FLOTA POLSKA



Nowozbudowany statek polski M/S „Batory" w pierwszej swojej podróży do Gdyni

NUMER X-LECIA „FLOTY POLSKIEJ"

BANK POLSKA KASA OPIEKI S. A.
(BANK P. K. O.)

CENTRALA: Warszawa, ulica Jasna Nr. 9 (gmach P. K. O.)

ODDZIAŁY: Francja — Paryż, 31, rue Jean Goujon

EKSPOZYTURY: Lens, 2/4, rue Séraphin Cordier
Metz, 18, rue des Augustins
Montceau-les-Mines, 7, rue Rouget de l'Isle

AGENCJE: Bruay-en-Artois, 117, rue de la République
Béthune, 126, av. de Lens
Douai, 27, av. Georges Clémenceau
Oignies, rue Pasteur
Valenciennes, 40, av. du Commerce
Freyming-Merlebach, 2, rue de la Croix
Hayange, 1, rue du Président Poincaré
Audun-le-Tiche, 52, rue du Maréchal Foch
Piennes, Route de Baroncourt
Dornach-Mulhouse, 69, av. de Lutterbach.

ARGENTYNA: BUENOS AIRES, Av. Tucuman 462/466
Agencja Objazdowa: Berisso.

PALESTYNA: TEL-AVIV, Allenby Str. 88
Ekspozytura. Hajfa, Shapiro Str.
Agencja na S/S „POLONIA"

STANY ZJEDNOCZONE Biuro Przekazowe Gdynia America Line, Inc.
AMERYKI PÓŁNOCNEJ: NEW YORK, 32, Pearl Str.
Wydział Amerykański Banku P. K. O., Warszawa, Jasna 9

BANK P. K. O. uskutecznia
najtaniej i najszybciej wszelkie przekazy na zagranicę, zwłaszcza do Francji, Palestyny, Ameryki, Rosji Sowieckiej, przekazy kompensacyjno-turystyczne do Jugosławji, Bułgarji, Węgier
przyjmuje
w swych Oddziałach zagranicznych na korzystnych warunkach wkłady oszczędnościowe płatne na każde żądanie oraz wkłady za wypowiedzeniem

BANK P. K. O.
przeprowadza wszelkie tranzakcje bankowe w ramach statutu

BANK P. K. O. jest odgałęzieniem P. K. O. na terenach zagranicznych

FLOTA POLSKA

czasopismo gospodarcze dla spraw żeglugi morskiej powietrznej i kolonjalnych

POD REDAKCJĄ RADOSŁAWA KRAJEWSKIEGO I TOMASZA Ks. LUBOMIRSKIEGO

Rok IX Warszawa, 1936 r. Nr. 30

MARYNARKA WOJENNA FRANCUSKA
(ILUSTRACJA DO ARTYKUŁU WEWNĄTRZ: „NOWA FLOTA FRANCUSKA"



Krążownik „Georges-Leygues" w asyście łodzi podwodnej „Le Sorcouf" i dużego hydroplanu.
Pojemność krążownika 7600 ton. Długość krążownika 179 m. Szerokość krążownika 17 m. 48. Siła 88.000 HP. Szybkość 32,5 węzły. Uzbrojenie: Armat 152 mm — 9. Armat 90 mm przeciwlotniczych — 9. Karabinów maszynowych — 8. Urządzeń torpedowych 550 mm — 4. Katapulta — 1.

DZIESIĘCIOLECIE „FLOTY POLSKIEJ"

W roku 1926 powstała myśl założenia czasopisma morskiego „Flota" pod redakcją Radosława Krajewskiego i choć pierwszy numer ukazał się w roku następnym, moment przystąpienia do gromadzenia materjałów redakcyjnych należy uważać za zapoczątkowanie wydawnictwa, a rok 1936 za rok jego dziesięciolecia.

„Flota" ukazywała się do końca 1931 r. pod nazwą „Floty Narodowej", poczem rozszerzając zakres swej treści w kierunku gospodarczym przybrała nazwę „Floty Polskiej". Zawsze jednak myślą przewodnią „Floty" było i jest: przyczyniać się do wyprowadzenia Polski z chłopskiej parafiańszczyzny, z małomieszczańskiego partykularyzmu, ze szlacheckiego zaścianka, niech się rozrasta nasza Ojczyzna wzwyż i wszerz, niech będzie widoczna dla całego świata i światowidząca.



Radosław Krajewski
inicjator i redaktor „Floty Polskiej"

*To też wydawnictwo to w okresie tego dziesięciolecia służyło uczciwie i odważnie mocarstwowości polskiej na odcinku morskim, ba! musiało niekiedy, w poczuciu swego obowiązku publicystycznego, piętnować błędne postępowanie w sprawach morskich osób skądinąd bardzo zasłużonych i najbardziej ustosunkowanych. To wywoływało nieraz nawet długotrwałe procesy sądowe *), kończące się zawsze chlubnie, zwycięsko dla wydawnictwa. Kierunek czasopisma zjednywał „Flocie Polskiej" śród osób ze sfer prywatnych, rządowych, organizacyj gospodarczych, instytucyj społeczno-morskich i zjednywa przyjaciół, czyli coś, co jest dla redaktora tego wydawnictwa najpiękniejsze, najcenniejsze i jest dlań najwyższą nagrodą.*

W ostatnich czasach bardzo się przyczynili dla dobra „Floty Polskiej" jako jej światli współredaktorzy p. Tomasz ks. Lubomirski i generał wojsk polskich Emanuel Hohenauer de Charlenz.

ŚWIATOWY HANDEL ZAGRANICZNY W ROKU 1935

Rok 1935 w światowym handlu i polityce handlowej po raz pierwszy od 6 lat odznaczył się już nietylko ilościowemi zmianami; zmiany także zaobserwować można było w polityce handlowej większości państw, a polegały one na tem, że nietylko osłabły tendencje do wprowadzania nowych ograniczeń wymiany międzynarodowej, ale pojawiły się *tendencje do rozluźniania ograniczeń* i liberalizowania istniejących warunków.

W okresie kryzysowym lat 1929—1935, a przedewszystkiem lat 1932, 1933 i 1934, znakomita większość krajów, posiadających znaczenie w handlu międzynarodowym, poddała swe obroty zagraniczne mniej lub więcej ostrej reglamentacji lub wprowadziła inne odpowiednie utrudnienia. W tym czasie przeszła Wielka Brytanja do systemu ceł ochronnych, Stany Zjednoczone Am. przeprowadziły znaczną podwyżkę już i tak wysokiej ochrony celnej, sztywne ograniczenie przywozu wprowadzone zostały we Francji, Niemczech, Holandji, Włoszech, Hiszpanji, ograniczenia wypłat zagranicznych — w Niemczech, Włoszech, większości krajów środkowo- i wschodnio-europejskich i południowo-amerykańskich i wielu innych.

System ograniczeń i wszelkich utrudnień handlu zagranicznego w 1935 r. był już wykształcony o tyle, że poważniejszych nowych zmian nie wprowadzono, natomiast kraje, posiadające tak potężne narzędzie polityki handlowej, poczęły starać się wykorzystywać je dla uzyskania nowych korzyści w tej dziedzinie. Tak więc w roku tym objawiło się dość *powszechne dążenie do czynienia ustępstw i wyłomów w istniejących ograniczeniach za uzyskanie ustępstw i korzyści wzajemnych.* Wyraziło się to w rozwiniętej działalności negocjacyjnej szeregu krajów i zawarciu szeregu umów handlowych, a to nawet takich krajów, które — jak Stany Zjedn. Am., Unja Południowo-Afrykańska, Australja — dotąd żywszej działalności na tem polu nie przejawiały.

Lepsze warunki dla handlu zagranicznego powstały również od strony jednostronnych pociągnięć niektórych krajów. *W 1935 r. zniosły niektóre ograniczenia kontyngentowe:* Belgja i Francja, szereg zarządzeń liberalniejszych wydał nowy rząd kanadyjski, poprawiła się sytuacja dewizowa Argentyny, Brazylji i innych krajów południowo-amerykańskich i t. p. Wprawdzie fakty te były raczej sporadyczne i niewiele przyniosły zmian w całości warunków, to jednak były symptomatami pojawiającej się liberalniejszej tendencji.

W wyniku nieco liberalniejszych tendencyj światowej polityki handlowej obroty handlu światowego wykazały w II połowie 1935 r. pewną tendencję do wzrostu. Według danych Ligi Narodów wartość ogólna obrotów światowych we wrześniu r. ub. wyższa była, niż we wrześniu 1934 roku o $ w zł. 13 milj. (1 865 milj. wobec 1 852 milj.), wartość zaś obrotów w październiku — o $ w zł. 119 milj. (2 095 milj. wobec 1 976 milj.). W ciągu pierwszych 4 miesięcy II półrocza 1935 r. obroty światowe wyniosły $ w zł. 7 653 milj., co w porównaniu do $ w zł. 7 398 milj. obrotów w odpowiednim okresie 1934 r. stanowi wzrost o 255 milj., czyli o 3·4%. Przyjąwszy obroty odpowiedniego miesiąca z 1929 r. za 100 — we wrześniu 1935 r. import światowy oznaczyć trzeba przez 32·7, eksport światowy — 35·2, podczas gdy we wrześniu 1934 r. import — 32·4, eksport — 35·1, w październiku 1935 r. import — 36·9, eksport — 39·4, podczas gdy w październiku 1934 r. import — 35·3, eksport — 36·7. Wzrost obrotów w 1935 r. nastąpił jednak jedynie w II połowie roku, gdyż przeciętna miesięczna obrotów w 1934 r. wynosiła $ w zł. 1 874 milj., była więc wyższa, niż przeciętna pierwszych 10 miesięcy 1935 r., wynosząca $ w zł. 1 861 milj.; w 1933 r. przeciętna obrotów światowych wynosiła $ w zł. 1 940 milj.

Wzrost wartości obrotów handlu światowego wywołany został również pewnem ożywieniem gospodarczem, które w ciągu 1935 r. wystąpiło w szeregu krajów. Niezależnie od tego, czy ożywienie to wywołane zostało środkami sztucznemi, czy też było samorzutne — spowodowało wzrost zapotrzebowania, przedewszystkiem szeregu surowców. Wywołało to tendencję zwyżkową cen surowców przy jednoczesnem zahamowaniu spadku cen wszystkich towarów, będących przedmiotem wymiany międzynarodowej. Obliczany kwartalnie przez Ligę Narodów wskaźnik cen w handlu światowym (1929 r. = 100) wyniósł w 1935 r. w I kwartale — 43·0, w II kwartale — 43·0, w III kwartale — 44·0. Skutkiem tego, że nastąpił ilościowy wzrost obrotów przy utrzymanej tendencji cen — był wzrost wartości obrotów handlu światowego. Dane te zaczerpnięte są z zesz. 8 „Polski Gospodarczej" z r. b. z artykułu K. W.

*) patrz № 6 i 7 „Floty Pol." z 1932 r.

HANDEL ZAGRANICZNY POLSKI ZA ROK 1935

Drożyzna towarów polskich, skutkiem deflacji złotego, obok wielu innych czynników natury gospodarczej i politycznej, przyczyniła się do zmniejszenia naszego wywozu w r. ub. *Obroty handlu zagranicznego Polski w 1935 roku wykazały wzrost, gdyż wynosiły zł, 1 784 587 tys.*, podczas gdy w 1934 r. zł. 1 774 379 tys., wzrost wyniósł zatem zł. 10 208 tys., czyli 0·57%. Mimo ten wzrost obroty w 1935 r. były jeszcze niższe od obrotów całego poprzedniego sześciolecia kryzysowego, kiedy wynosiły (w tys. zł.): 1933 roku—1 786 639, 1932 r. — 1 950 785, 1931 r. — 3 346 839, 1930 r. — 4 679 217, 1929 r. — 5 924 342.

Tak znaczny spadek obrotów polskiego handlu zagranicznego nietylko dorównał, ale nawet przewyższył spadek obrotów handlu światowego, a zatem udział Polski w handlu światowym spadł. Udział ten nigdy nie był duży, wahając się około 1% zarówno światowego importu, jak i eksportu. Najwyższy udział miała Polska w światowym imporcie w 1929 r., a mianowicie 0·98%, w światowym zaś eksporcie w 1931 r. — 1·12%.

Najważniejszem zjawiskiem obrotów zagranicznych w 1935 r. były nierówne zmiany obu stron bilansu handlowego, a mianowicie importu i eksportu. Całe zwiększenie się obrotów przypada wyłącznie na przewóz do Polski, którego wartość wzrosła z zł. 798 760 tys. w 1934 r. do zł. 859 547 tys., podczas gdy wywóz z Polski spadł z zł. 975 342 tys. do zł. 925 040 tys.

Wynikiem wzrostu wartości importu i spadku wartości eksportu był znaczny spadek dodatniego salda handlu zagranicznego Polski w 1935 r. Saldo to, wynoszące w 1930 r. zł. 187 271 tys., w 1931 r.—zł. 410 355 tys., w 1932 r.—zł. 221 819 tys., w 1933 r. zł. 132 649 tys., w 1934 r. — zł. 176 859 tys. — spadło w 1935 r. do zł. 65 493 tys.; spadek wyniósł w stosunku do 1934 r. zł. 111 366 tys., a zatem 63·0%.

Struktura towarowa handlu zagranicznego Polski w 1935 r. w porównaniu do 1934 r. poważniejszym zmianom nie ulega. W przywozie 1935 r. pierwsze miejscd zajmowała bawełna i odpadki, której przewieziono ogółem za zł. 114·5 milj, drugie miejsce — wełna owcza surowa nieprana — zł. 35·5 milj., dalej — skóry surowe—zł. 33·1 milj., żelastwo—zł. 26·3 milj., skóry futrzane—zł. 25·0 milj., maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny — zł. 21·8 mili., pomarańcze i cytryny — zł. 20·8 milj., tytoń — zł. 19·5 milj., wełna owcza czesana—zł. 16·5 milj., śledzie świeże, solone — zł. 16·0 milj., oraz tłuszcze i oleje roślinne i zwierzęce, wełna owcza prana, szmaty, miedź, przędza bawełniana, żelazo i t. d. Największy wzrost przywozu wykazały: pomarańcze i cytryny (o zł. 14·3 milj., czyli blisko o 220%), znacznie mniejszy — maszyny, aparaty i sprzęt elektrotechniczny (o zł. 3.3 milj.), żelastwo (o zł. 3·3 milj.) i śledzie świeże, solone (o zł. 2·4 milj.). Spadek przywozu zaznaczył się w wełnie owczej surowej nieepranej (o zł. 3 6 milj.) i tytoń (o zł. 2·8 milj). Inne najważniejsze pozycje importu większych zmian nie wykazały.

W eksporcie zmiany były jeszcze mniejsze, a z reguły polegały na zmniejszeniu się odnośnych liczb. Pierwsze miejsce w wywozie w 1935 r. zajmował węgiel, którego wywieziono ogółem za zł. 131·1 milj., drugie—bale, deski, łaty, opały — zł. 77·2 milj., trzecie—żyto—zł. 43·6 milj., dalej—bekony—zł. 39·0 milj., jęczmień—zł. 33·3 milj., jaja — zł. 26·8 milj., cynk i pył cynkowy — zł. 23·0 milj., żelazo i stal—zł. 18·9 milj., rury żelazne i stalowe — zł. 16·7 milj., oraz trzoda chlewna, len i odpadki, kłody, dłużyce, nawozy i cukier. W 1934 r. na pierwszym miejscu stał również eksport węgla — zł. 158 0 milj., dalej — bali, desek, łat, opałów—zł. 94·5 milj., bekonów—zł. 46·7 milj., żyta — zł. 44·3 milj., jęczmień — zł. 35·9 milj., cynku i pyłu cynkowego—zł. 26 7 milj., jaj—zł. 23 5 milj., rur żelaznych, stalowych—zł. 22·4 milj., żelaza i stali—zł. 20·6 milj., oraz kłód, dłużyc — zł. 19·9 milj. Największy spadek wywozu wykazał węgiel, a mianowicie o zł. 26·8 milj., dalej—bale, deski, łaty, opoły — zł. 17·4 milj., bekony — zł. 7·8 milj., oraz kłody i dłużyce—zł. 6·6 milj. Poważniejszy wzrost wywozu zaobserwować można było tylko w dyktach i fornierach—o zł. 4·3 milj. oraz jajach—o zł· 3·3 milj. Inne najważniejsze pozycje eksportu większym zmianom nie uległy.

W geograficznej strukturze importu polskiego zaszły pewne zmiany, polegające przedewszystkiem na tem, że na pierwsze miejsce wysunęły się Niemcy, podczas gdy Stany Zjedn. cofnęły się na miejsce drugie; Anglja pozostała na trzecim miejscu, ale wzmocniła swe stanowisko. W 1935 r. wartość przywozu do Polski oraz udział procentowy danego kraju wynosiły (w milj. zł. i %-ch; w nawiasach — liczby z 1934 r.):

z Niemiec . .	123·9—14·4 (108·5—13·6)
ze Stan. Zjedn.	123·9—14·4 (121·1—15·2)
z Anglji . . .	116·7—13·6 (86·2—10·8)
z Francji. . .	41·8— 4.9 (46·1— 5·8)
z Austrji. . .	41·1— 4·8 (36·7— 4 6)
z Czechosłowacji	35·2— 4·1 (32·5— 4·1)
z Indyj Brytyj.	31·9— 3·7 (26·0— 3·3)
z Holandji . .	28·3— 3·3 (29·4— 3·7)
z Włoch . . .	25 8— 3 0 (33·7— 4·2)
i z Belgji . .	26·9— 3·0 (25·3— 3·2)

W wywozie zmiany były mniejsze, a w ogólności polegały na zmniejszeniu odnośnych liczb dla wszystkich niemal krajów. W r. ub. wartość wywozu oraz udział danego kraju wynosiły (w milj. zł. i w %-ch; w nawiasach—liczby z 1934 roku):

do Anglji . .	181·4—19·6 (191·9—19·7)
do Niemiec . .	136 6—14·8 (161·6—16·6)
do Austrji . .	59·4— 6·4 (57·2— 5·8)
do Belgji . .	57·1— 6·2 (58 3— 6·0)
do Czechosłow.	52·8— 5·7 (50·4— 5·2)
do Szwecji . .	49 5— 5 3 (45·1— 4 6)
do Stan. Zjedn.	43 3— 4·7 (22·8— 2·3)
do Holandji .	35·4— 3 8 (40·1— 4·1)
do Francji . .	32·6— 3·5 (40·7— 4 2)
i do Włoch . .	29·8— 3·2 (37·0— 3·8)

„IDEA MORSKA" W GRAFICE. WYSTAWA W MUZEUM WIELKOPOLSKIEM



T. Cieślewski (syn): „Na falach Bałtyku".



B. Krasnodębska-Gardowska: „Sieci".



M. Sieraczyńska; „Nad polskiem morzem".

RADOSŁAW KRAJEWSKI:

O DOZBROJENIE POLSKI

Załamanie się konferencji rozbrojeniowej. Fiasko konferencji morskiej, której rezolucje w ub. m. podpisały tylko trzy państwa: Anglja, Francja i Stany Zjednoczone, a wszystkie inne państwa morskie biorące udział w traktacie waszyngtońskim, nie uznały tych rezolucji za obowiązujące dla siebie. Bezsilność Ligi Narodów wobec konfliktów zbrojnych i potęgujących się w Azji, Afryce i Ameryce Południowej i bezsilność państw, wołających o utworzenie przy tej Lidze egzekutywy lotniczej (min. Zaleski imieniem Polski) i lotniczo-morskiej (Francja). Wzrastający z dnia na dzień wyścig zbrojeń — wszystko to razem niepokoi nas niepomiernie: wynikiem bowiem niechęci dla idei pokoju i wynikiem wyścigu zbrojeń była zawsze wojna. Polska zawsze była czynnikiem obrony przed wampiryzmem narodów i imperatorów.

Dziś Polska jest czynnikiem równowagi politycznej w Europie. Polska jest zaporą dla gwałcicieli prawa, jest tradycją i czynnikiem cywilizacji i Polska jako taka chce i winna istnieć, a jeżeli chce istnieć, winna być gotowa do obrony skutecznej.

Wydatki niektórych państw w Europie na zbrojenia są większe, niż cały budżet Polski, wydatki na lotnictwo większe, niż cały budżet naszego Ministerstwa Spraw Wojskowych, a wydatki na marynarkę wojenną—to już nie da się porównać.

Musimy sobie jasno uprzytomnić, że stoimy wobec możliwości wielkich niebezpieczeństw i że winniśmy się już dobrze „podciągnąć“ i zdobyć na wysiłki powszechne i heroiczne, by mieć gotową odpowiedź na pytania, które nas mogą zaskoczyć z nienacka.

Błędnem jest utarte u nas, wyświechtane pojęcie, że wydatki na marynarkę wojenną, na zbrojenia nie opłacają się.

Gdyby Anglja dziś nie miała marynarki wojennej, jutro już nie będzie kierowała polityką gospodarczą świata, nie będzie czerpała z tego wielkich zysków, przerwany będzie dopływ kapitałów przez towarzystwa angielskie z ubezpieczeń za przewóz towarów drogami morskiemi, w najbliższych miesiącach już nie będzie miała kolonji i portów.

Niestety, wampiryzm w naturze ludzkiej, w sferach kierowniczych państw jeszcze jest tak silny, że państwo dozbrojone otrzymuje zupełnie pokojowo ustępstwa gospodarcze, polityczne, terytorjalne, a państwa niedozbrojone stają się żerem spółczesnych Caezarów, Hannibalów, żywiących się mięsem ludzkiem.

Niestety, wampiryzm to pożeranie słabszych przez silniejszych w naturze ludzkiej jeszcze jest tak silne, tak przyczajone, tak czyhające, by skorzystać z każdej nadarzającej się sposobności, że zadaniem najbliższych wieków ludzkości jest utworzenie przed nim obrony trwałej.

Dozbrojenia Polski winniśmy niezwłocznie dokonywać w dwu kierunkach: 1) w kierunku dozbrojenia duchowego (drogą rozbudzenia myśli narodowej, patrjotyzmu, przygotowania za pomocą wychowania, wyszkolenia wszystkich do obrony, drogą książki i radja) i 2) w kierunku dozbrojenia materjalnego i technicznego drogą rozbudowy wiedzy wojennej, kadr oficerskich, a nadewszystko przemysłu wojennego.

W NASTĘPSTWIE ZAWARCIA NOWEGO UKŁADU MORSKIEGO TYLKO PRZEZ TRZY MOCARSTWA: ANGLJĘ, STANY ZJEDNOCZONE AM. PÓŁNOCNEJ I FRANCJĘ, ŚWIAT ZNALAZŁ SIĘ WOBEC NOWYCH ZBROJEŃ I WOJEN MORSKICH

T. KS. LUBOMIRSKI

NOWA FLOTA FRANCUSKA

Układ morski podpisany w 1922 r. w Washingtonie, w znacznym stopniu ograniczył tonaż francuskich pancerników, jak również określił daty konstrukcji nowych jednostek zamiennych. Wobec powyższych ograniczeń, cały wysiłek twórczy skoncentrowano na budowie krążowników, torpedowców i łodzi podwodnych. Przy konstrukcji trzech pierwszych krążowników „Dugnay-Trouin“, „Lamotte-Picquet“ i „Primauguet“ zastosowano tonaż po 7 000 tn. Przy budowie następnych siedmiu krążowników: „Tourville“, „Duquesne“, „Colbert“, „Foch“, „Dupleix“ i „Algerie“ tonaż ten podniesiono do 10 000 tn, na każdą jednostkę, to znaczy do maximum dozwolonego przez układ zawarty w Washingtonie. Dalsza praktyka wykazała jednak, że krążowniki o mniejszym tonażu, mają większe zastosowanie i mogą wykazać większą aktywność bojową. Wypuszczono więc nową serję złożoną z sześciu okrętów o pojemności 7 600 tn każdy: „La Galissonière“, „Jean-de-Vienne“, „Gloire“, „Marseillaise“, „Montcalm“ i „Georges-Leygues“. Następne dwa krążowniki po 5 890 tn każdy: „Pluton“ i „Emile-Bertin“, zostały wyposażone w urządzenia dla zakładania min. Wreszcie krążownik „Jeanne d'Arc“ przeznaczono na okręt szkolny dla aspirantów marynarki wojennej. W ten sposób skompletowano nową flotę francuskich krążowników.

Flotyle kontrtorpedowców, torpedowców i łodzi podwodnych składają się z jednostek wyróżniających się i pod względem militarnym i pod względem nawigacyjnym. „Le Terrible“ i „l'Audacieux“ uzyskały rekord światowej szybkości w swojej kategorji, a z liczby łodzi podwodnych wysuwa się na pierwsze miejsce „Le Surcouf“ o tonażu 2 880 tn na powierzchni i 4 304 tn przy zanurzeniu. Łódź ta jest największą jednostką tego typu. Prócz wyżej wymienionych okrętów, flota francuska posiada jeszcze jeden krążownik, awio - matkę, „Commandant Teste“ o pojemności 10 000 tn, następnie „Gladiateur“, (sieciarz) 2 300 tn i wreszcie poważną liczbę aviso typu kolonjalnego po 2 000 tn i 610 tn, oraz całą flotylę okrętów naftowych (cystern) i okrętów o charakterze specjalnym.

Z pancerników przedwojennych pozostało jeszcze Francji kilka jednostek, a mianowicie: „Béarn“, 22 146 tn, przerobiony na awio-matkę, następnie „Bretagne“, „Lorraine“ i „Provence“ po 22 000 tn każdy. Okręty te zostały ostatnio odnowione i doprowadzone do pierwotnego stanu bojowego.

W budowie w stoczniach w Brest i Penhoët znajdują się jeszcze dwa pancerniki „Dunkerque“ i „Strasbourg“ po 26 000 tn. Równocześnie stocznia w Brest, buduje dwa pancerniki po 35 000 tn.

Z powyższego zestawienia widać, że od momentu zakończenia wojny światowej flota wojenna francuska znacznie powiększyła się i powróciła powoli do tego stanu, w jakim zastał ją rok 1914.

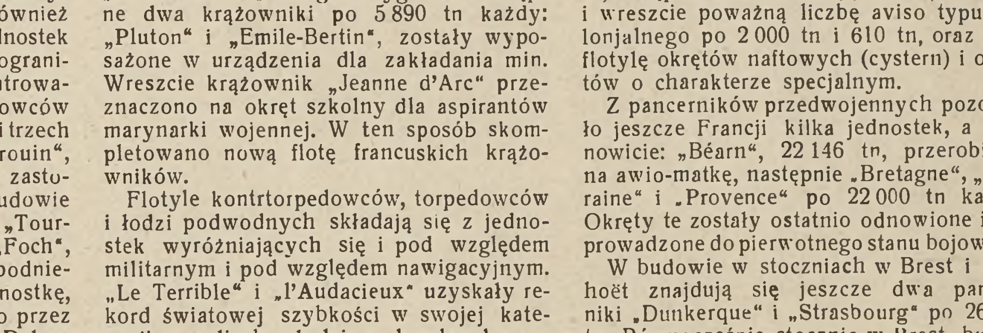
FLOTA WOJENNA NIEMIEC

Wydatki Rzeszy niemieckiej na zbrojenia stały się obecnie niewspółmiernie znaczne w stosunku do jej wschodnich sąsiadów.

Wydatki na wojsko i marynarkę wojenną są większe, niż wszystkie wydatki w budżecie naszego państwa.

Opierając się na wielkiem roczniku, jaki ukazuje się w Anglji p. t. „Jane's fighting ships“ i na zebranym w nim obfitym materjale kapitan Nemo („Polska Zbrojna“ z 15 IV. r. b.) podaje następujące zestawienie:

„Jane“ na rok 1935 przynosi właśnie bardzo ciekawe dane o marynarce niemieckiej. Są tam wymienione (z poda-



Nowowybudowany gigantyczny cepelin (zeppelin) „Hindenburg“ wystartował we Friedrichshafen i zdąża do Brazylji do Rio de Janeiro. Zdjęcia tego dokonano z aeroplanu nad Atlantykiem. Francja nie zezwoliła na przejście tego giganta nad swemi ziemiami.

niem fotografji) okręty, o których ogół polski mało lub nic nie wiedział, choć budowano je tuż pod naszym bokiem. Zestawione łącznie, dają nam dopiero prawdziwy obraz morskiej siły zbrojnej naszego sąsiada, świadczy, że w ciągu niewielu lat zdołano tam stworzyć pełnowartościowy całokształt taktyczny, nie zaniedbując w marynarce ani jednej broni czy dziedziny.

W roku 1920 flota wojenna Niemiec właściwie nie istniała. Traktat wersalski pozostawił wprawdzie Rzeszy 8 pancerników najstarszego typu (około 20 lat wieku), 8 takichże krążowników, dwa tuziny starych kontrtorpedowców i nieco jednostek pomocniczych,—siła ta jednak nie posiadała właściwej wartości taktycznej. Okręty były przestarzałe, zniszczone wojną i rewolucją, bazy zaniedbane, niektóre typy jednostek i uzbrojenia zabronione traktatem.

Ale już w następnym roku Niemcy przystępują do całkowitej modernizacji lepszych jednostek, przesuwając gorsze do rezerwy, lub sprzedając je zagranicę, celem uzyskania choć pewnej pomocy pieniężnej. Jednocześnie zaś zakładają na stoczni Wilhelmshaven pierwszy nowoczesny krążownik powojenny „Emden".

Od tego czasu upłynęło lat 14. I oto jak przedstawia się dziś marynarka wojenna naszego sąsiada:

W budowie: 2 okręty linjowe po 26.000 tonn, 30 węzłów, o uzbrojeniu głównem z 12 dział 280 mm. Dalej dwa krążowniki opancerzone po 10 000 tonn, 34 węzły i 9 dział 203 mm., jako uzbrojenie główne. Poza tem w budowie znajduje się 12 kontrtorpedowców po 1625 tonn, a także 6 łodzi podwodnych po 500 tonn i 2 po 750 tonn.

Z okrętów, będących bądź już w służbie, bądź na wykończeniu (w próbach) widzimy: 3 słynne pancerniki kieszonkowe po 10.000 tonn, 28 węzłów, 6 dział 280 mm., jako uzbrojenie główne. Dalej trzy stare, ale zmodernizowane pancerniki po 13.500 tonn z okresu 1905-6, uzbrojone każdy w 4 działa 280 mm i 14—150 lub 170 mm. Trzy inne okręty tego typu są w drugiej rezerwie.

Krążowników nowoczesnych jest sześć po 6.000 tonn każdy i 33 węzły szybkości. Pięć z nich posiada po 9 dział 150, szósty 8. Z ośmiu starych krążowników dwa znajdują się jeszcze w rezerwie, pozostałe zostały sprzedane lub przerobione na okręty pomocnicze.

Flotylla kontrtorpedowców składa się z 4 najnowszych jednostek po 1625 tonn i 37 węzłów, typu będącego w budowie (patrz wyżej), z 12 po 800 tonn i 33 węzły, budowy powojennej oraz z 12 starszych — 640 — 750 tonn. Kilka innych jest w rezerwie lub służbie pomocniczej, jako tendry, traulery i t. d. Nadto dwa szkolne okręty artyleryjskie—„Brummer" zbudowany w roku bieżącym—2410 tonn oraz „Bremse" z r. 1934—1250 tonn, mogą też służyć, bądź za przewodniki flotylli, bądź za stawiacze min.

Łodzi podwodnych mniejszego typu (250 tonn) jest już 20 (według innych źródeł 21), przyczem posiadają one podobno napęd unitarny, to znaczy, że te same silniki wodorowe służą im na powierzchni i pod wodą. Oszczędność na miejscu i wadze wykorzystana jest oczywiście taktycznie, tak w zakresie uzbrojenia (1 działko, trzy wyrzutnie torpedowe, sześć torped), jak i w zasięgu. Łodzie te mogą zanurzać się do głębokości około 800 metrów.

Flotylla jednostek pomocniczych wcale nie jest godna lekceważenia i świadczy o metodycznem przygotowaniu oraz o trosce, by w całokształcie taktycznym nie zabrakło niczego. Składają się na nią:

Dwa wielkie tendry floty, będące w istocie rzeczy małemi krążownikami — „Tsingtau" i „Saar" — 2000 i 2700 tonn, 20 mniejszych jednostek różnorakiego przeznaczenia, do celów doświadczalnych, będących tajemnicą wojskową, aż do zwykłych prac portowych, czy arsenałowych. Do tego należy dodać yacht „Grille"—2560 tonn, 20 węzłów, przeznaczony na okręt dowództwa, tak reprezentacyjnie, jak i doświadczalnie (do celów szkolenia), okręt-cel teleelektryczny „Zähringen"—12.000 tonn i jego dwa małe „leadery"—słynny na świat cały okręt hydrograficzny „Meteor" 1200 tonn, 25 poławiaczy min po 500 tonn, żaglowiec szkolny „Gorch Fock" — 1500 tonn, 3 tendry lotnictwa morskiego oraz kilkadziesiąt mniejszych jednostek.

Osobną dziedzinę stanowią flotylle patrolowe i szybkobieżne, składające się z 10 „eksportowców" po 600 tonn i 40 dużych łodzi motorowych różnego przeznaczenia. A więc: zagrodowców, patrolowców, torpedowców, pościgowców (przeciwko łodziom podwodnym) i t. d. Niektóre z tych jednostek osiągają szybkość 40 węzłkw (72 km). Wszystkie są uzbrojone w działka, ciężkie karabiny maszynowe, niekiedy torpedy lub miny, oraz zaopatrzone, jak i eksportowce, w aparaty podwodnego podsłuchu.

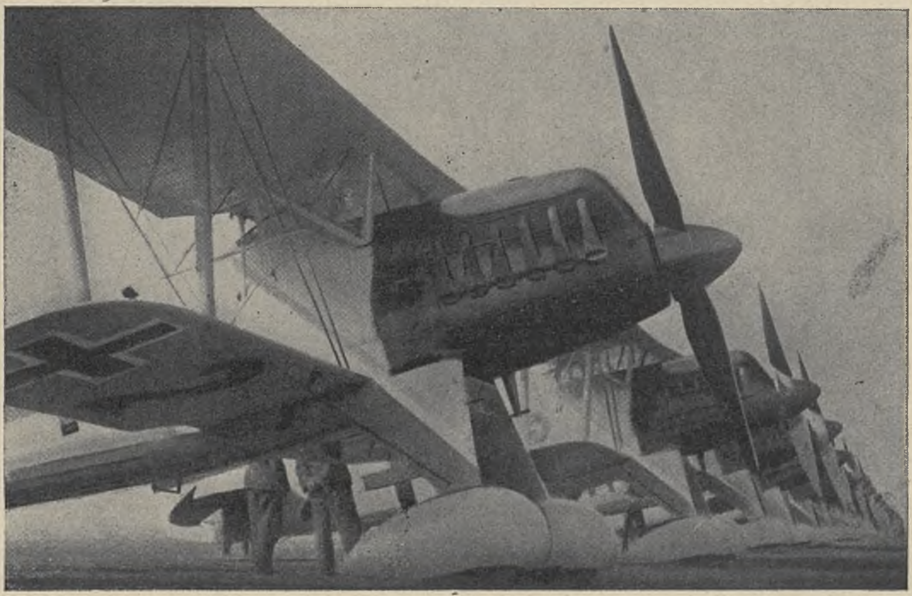
Obecnie aneks do umowy morskiej anglo-niemieckiej przewiduje dalszy rozrost floty niemieckiej, szczególnie zaś budowę okrętów linjowych, lotniskowców i wielkich łodzi podwodnych.

Personel marynarki niemieckiej liczy około 40.000 ludzi, lotnictwo morskie jest liczne i technicznie doskonałe, nowy budżet (prócz tego lotnictwa i niektórych pozycyj obrony wybrzeża) wynosi około pół miljarda złotych rocznie. W ciągu ostatniego roku oraz najbliższych trzech lat Niemcy zbudują okrętów wojennych za sumę powyżej miljarda marek".

LOTNICTWO NIEMIECKIE NACECHOWANE, NIBY KRZYŻACY, KRZYŻAMI WYLATA NANOWO DLA JEDNYCH, NIBY SZARAŃCZA, DLA INNYCH, JAK IKAR Z POPIOŁÓW



Lotnictwo niemieckie na mocy traktatu wersalskiego w r. 1919 na lotnisku Johannisthal pod Berlinem zostało zniszczone. Oto cmentarz areoplanów znaczonych krzyżami

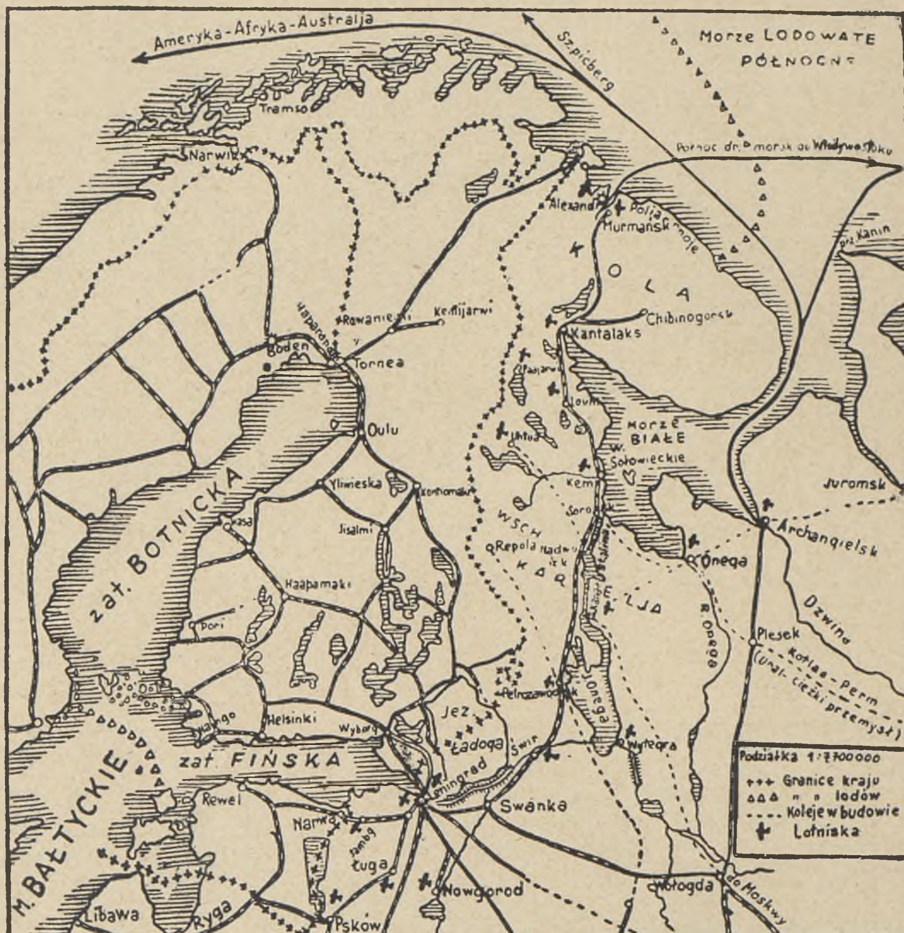


(Fot. „Illustierter Beobachter")

Szereg wielkich samolotów nowego typu na lotniskach Niemiec gotowych do wzlotu

RADOSŁAW KRAJEWSKI

POLITYKA MORSKA SOWIETÓW

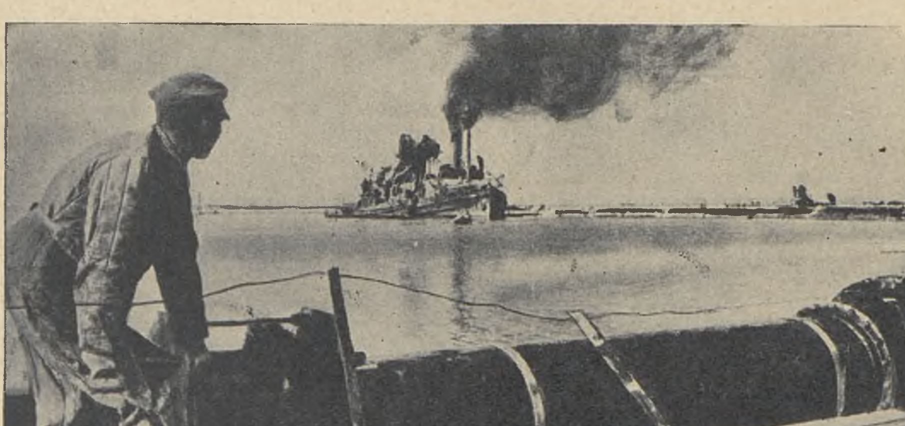


Nowe wrota morskie spółczesnego czerwonego imperjum rosyjskiego w świat. Od Murmańska dokoła Skandynawji stała komunikacja z Europą, Ameryką, Afryką. Od Leningradu i Wołogdy szeroki pas, obejmujący Korelję i częściowo półwysep Kola, uprzemysłowiany b. intensywnie, usiany bazami lotnictwa

JANUS

Jeżeli chodzi o zdobywanie wpływów w kolonjach, w państwach obcych, to Sowiety, które są niejako kwaterą główną komunizmu, zdobywają te wpływy za pomocą propagandy komunistycznej, prowadzonej przez czynniki nieoficjalne lub półoficjalne. Hiszpanja, Portugalja, Południowa Ameryka są tego coraz jaskrawszym dowodem, gdzie agitacja jest prowadzona bezkompromisowo.

Jeżeli chodzi o wymianę produkcji, surowców i o wpływy oficjalne w areopagu narodów, Sowiety jako członek Ligi Narodów są wysoce humanitarne, pacyfistyczne, postępowe i zdolne do daleko idących kompromisów i de nomine nie mają nic wspólnego z propagandą komunizmu.



U wylotu kanału Bałtyk — Morze Białe w porcie Soroka prace nad pogłębianiem skalnego dna, skąd usunięto dziesiątki tysięcy metrów sześciennych skały

Społeczeństwo sowieckie, niby grecki Janus, ma dwa oblicza, dwie metody działania, metody niekiedy sprzeczne, lecz w wynikach swych ostatecznych uzupełniające się: oblicze A i oblicze B.

NOWA POLITYKA MORSKA

Stąd też i polityka morska na tem specjalnem podłożu sowieckiem ma odmienny charakter.

Sowiety nie dążą do zbrojnego opanowywania terytorjów, jak to czynił carat. Sowiety wobec wysp Kurylskich, wobec wolnego wyjścia przez Zund i Bosfor zachowały daleko idącą rezerwę. Rozszerzając swe wrota wyjściowe przez morze Czarne i Zund mogłyby się narazić na potrzebę użycia broni, a to dziś dla nich jest niepożądane.

Sowiety nie domagają się kolonji pod swoją egidą.

Sowiety mogłyby zbolszewizować Indje angielskie, przeprowadzić tam linję kolejową od morza Kaspijskiego, mieć rynek zbytu dla Magnitogorska i wszystkie podzwrotnikowe niezbędne dla Sowietów płody i surowce.

Ale nawet Sowiety z Anglją, władczynią morza, nie chcą mieć konfliktu. Nie chce mieć ich oblicze A, co innego oblicze B, stamtąd idą rozkazy do urządzania pochodów głodnych mas na Londyn, stamtąd miotane są proroctwa, że to wielkie imperjum rozpadnie się i przestanie istnieć jako imperjum, ale rząd sowiecki „niema z tem nic wspólnego".

Oficjalna polityka morska rządu sowieckiego jest inna od carskiej.

Różni się tem:

1) że wrota do niekrępowanego wyjścia na świat przez Zund uważane są za zbyt ciasne, za niebezpieczne;

2) że marynarka wojenna, która za czasów caratu była traktowana, jako siła pomocnicza dla armji lądowej, jest dziś uznane jako siła współrzędna i rozbudowywana coraz intensywniej, według wzorów klasycznych (okręty linjowe);

3) i że śródlądowe drogi wodne przygotowywane są do przerzucania marynarki wojennej z południowych mórz na północne i odwrotnie.

Czyli nowa polityka morska spółczesnej Rosji polega na rozbudowie szerokich wrót dla wyjścia marynarki w świat, na budowie kanałów śródlądowych dla tej marynarki wojennej i samej marynarki jako jednostki niezależnej od armji lądowej, mającej do spełnienia swoje specjalne zadania.

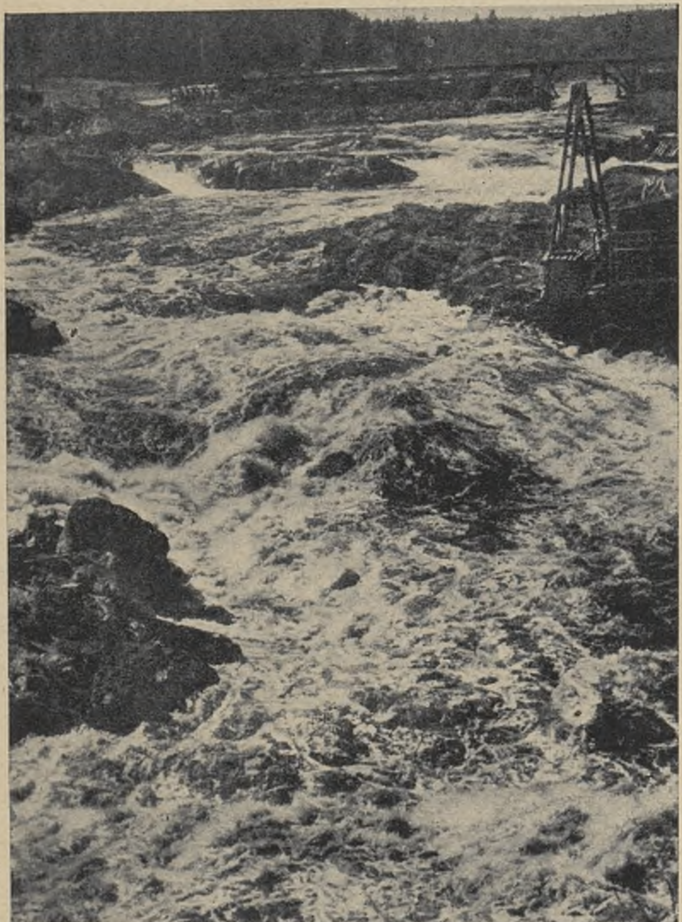
SZEROKIE WROTA W ŚWIAT

Dostęp do Pacyfiku jest coraz bardziej zagrożony przez Japonję. Wyjście z Bałtyku może być bez większych trudności zaminowane i wówczas Sowiety to wielkie państwo, zajmujące prawie pół Azji i pół Europy, byłyby zamknięte w lądach. W momentach roztrzygających przy konfliktach światowych nie mogłoby przeważać szali wypadków rzuceniem na nią swojej siły morskiej.

Chcąc temu zapobiec z pod Leningradu z zatoki Fińskiej wybudowano do Morza Białego kanał (Biełomorstroj), by marynarka mogła swobodnie wyjść na Pacyfik i dokoła Skandynawji na Atlantyk.

Szczegółowe dane odnośne Biełomorstroju są w Nr. 21 „Floty Polskiej" z 1934 r.

Żeby to wyjście przez Morze Białe strategicznie wzmocnić i rozszerzyć dla życia gospodarczego, zbudowano, względnie zmodernizowano linje kolejowe, biegnące do Murmańska, portu, który nie zamarza i od



Wartkie rzeczki Karelji, szczerkające dotąd niefrasobliwie po skalistem podłożu, zostały zmuszone do obracania turbin, do przeobrażania się w konie motorowe.



Prace nad wydobywaniem djabrazu w okolicy jeziora Onegi (Karelja) w rejonie szełtozierskim. Robotnik o rekordowej wydajności pracy (udarnik) wierci otwór w celu założenia miny i rozsadzenia skałuby.

którego przez norweski Narwik, dzięki ciepłym wodom Golfstremu może być stała i wolna dokoła Skandynawji komunikacja z zachodnią Europą.

W Narwiku Sowiety w porozumieniu z Norwegią poczyniły już pewne inwestycje, niebywale uprzemysławiają Karelję i budują liczne bazy lotnicze na całym szerokim pasie od Leningradu aż po Murmańsk.

SIŁY MORSKIE SOWIETÓW

Rozbudowa floty wojennej w Sowietach ma kilka faz, które podajemy w porządku chronologicznym:

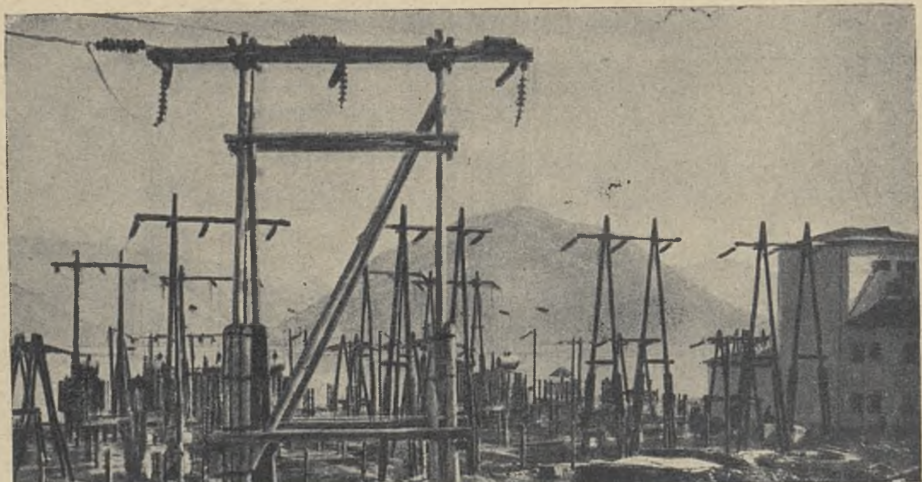
1) Po ochłonięciu z rewolucji taktycy morscy Sowietów (Aleksandrow) poczęli budować lekką flotę, „drobnoustroje": łodzie podwodne, małe torpedowce i silne lotnictwo morskie, których współdziałanie miało miażdżyć każdego, choćby najbardziej uzbrojonego przeciwnika.

Przekonano się jednak, że ten rodzaj sił morskich przy rozwoju techniki w budownictwie nowych, wielkich jednostek morskich jest niewystarczający.

2) Obecnie przystąpiono do budowy wielkich okrętów linjowych i modernizacji pancerników.

Obecnie marynarka wojenna Sowietów posiada bardzo liczne lotnictwo morskie i zróżniczkowane: hydroplany z torpedami, samoloty myśliwskie, pościgowe, wywiadowcze i t. p.

Posiada 96 łodzi podwodnych: 40 na Bałtyku, 20 na morzu Czarnem, 6 na Oceanie Lodowatym, 30 na Dalekim Wschodzie



Urządzenia transmisyjne do przenoszenia siły wytworzonej przez turbiny wodne.

i następujące okręty linjowe poza t. zw. „starą marynarką":

1) 3 wielkie pancerniki przerobione z dawniejszych i czwarty w renowacji;

2) jeden okręt linjowy (35 000 ton) zamówiony w Anglji;

3) jeden okręt linjowy (35 000 ton) budowany w Sowietach;

4) dwa okręty linjowe, o których budowę prowadzi układy z Francją i Włochami.

Rozbudowa siły morskiej Sowietów przyczyniła się do sojuszu z Francją. Jeżeli mieć sojusznika to względnie możnego.

W światowej polityce morskiej rząd Sowietów nie bierze udziału. Jeżeli wypowiada się, to tylko za ograniczeniem zbrojeń morskich. Cała polityka morska Sowietów na razie streszcza się: w budowaniu kanałów śródlądowych i szerokich wrót w świat dla marynarki wojennej i w rozbudowie tej marynarki.

TOMASZ KS. LUBOMIRSKI:

JAPOŃSKA ŚWIATOWA OFENZYWA GOSPODARCZA

Przemysł japoński, wykorzystał moment deflacji yen'a, oraz korzystną sytuację obniżki kosztów produkcji i z wielkim rozmachem ruszył na podbój światowych rynków zbytu. Potężne japońskie kartele w pierwszym rzędzie zaszachowały konkurentów europejskich na terenie Azji, aby następnie rozpocząć ofensywę ekonomiczną w Europie, Afryce i Ameryce Południowej. Eksport do Azji w 54% znajduje się dzisiaj w ręku japońskich przemysłowców z Kobe i Osaki, wypierając z powodzeniem towary amerykańskie z Mandżurji, Siamu Filipin i Malakki. Polepszenie się stosunków japońsko-chińskich pozwoliło Japonji zawładnąć i rynkami eksportu w Chinach, zyskując sobie taniością wyrobów całą biedną klijentelę.

Japonja wykorzystała również i nieporozumienie handlowe, powstałe między Anglją i jej dominjami, i wytężyła wszystkie siły, aby wprowadzić swoje towary na rynki Australji, Afryki Południowej, Nowej Zelandji, Adenu i Egiptu. Nawet w Indjach przemysł japoński także odnosi sukcesy tak, że Anglja była zmuszoną zagrozić wojną celną i zerwaniem stosunków handlowych. Pomimo układu, zawartego między temi dwoma państwami w 1934 w Siama, który przewiduje dla Anglji pewne kompensaty i hamuje eksport japoński do Indji, Japonja drogą kontrabandy zalewa swemi bawełnianemi wyrobami teren angielskiego dominium.

W roku ubiegłym eksport japoński wzrasta: do Kanady o 33%, do republik centralnej Ameryki o 102%, do Argentyny o 63%, do Urugwaju o 250% i do Chili o 500%. W Afryce Japonja już znalazła zbyt, równy europejskiemu z roku 1933. Do Marokko eksport japoński wzrasta rocznie o 40%, dzięki niskim opłatom wwozowym, jedwab japoński sprzedawany jest cztery razy taniej, niżli francuski na fabrykach w Lyonie; wyroby bawełniane wyparły towary importowane z Lancashire. Szewcy w Fezie musieli zamknąć swoje warsztaty, gdyż nie są w stanie walczyć z obuwiem gumowem pochodzenia japońskiego. Ta sama historja i w przemyśle konserwowym, który tonie w powodzi importowych puszek łososi. Na Madagaskarze import japoński wzmaga się rocznie o 30%, tak, że niema już dzisiaj tubylcy, któryby nie nosił wyrobów bawełnianych z Osaki. W kolonjach włoskich, a nawet i we Włoszech, towary japońskie przenikają masowo.



Symboliczny obraz japońskiej ekspansji

Znane jest przecież pochodzenie czarnych koszul, sprzedanych Somalisom i Erytrejczykom na początku konfliktu włosko-abissyńskiego. Również i dla przemysłu holenderskiego towary japońskie przedstawiają poważne niebezpieczeństwo. Browary, fabryki mydeł, konserw i wyrobów bawełnianych zagrożone są w swojem istnieniu. Lampki elektryczne są sprzedawane w hurcie po 80 centimów, a rowery po 85 fr. W Anglji, fabryki w Sheffield, znane z wyrobów nożowniczych, nie mogą walczyć z ostrzami japońskiemi tańszemi o 50%. W Szwajcarji części do zegarków są sprzedawane przez firmy japońskie po 35 fr. za kilo. Japonja zdołała również pozyskać sobie rynki zbytu w Turcji, Portugalji, Hiszpanji, Belgji i nawet we Francji, choć te ostatnie energicznie walczą o równowagę importu i eksportu. We francuskich indochinach zbyt na towary japońskie jest 20-krotnie większy, niż na wyroby francuskie. W Czechosłowacji, Palestynie, Iraku i Arabji w przeciągu trzech lat import japoński wzrósł dwukrotnie, wreszcie w Persji, Japonja zdobywa ogromne ilości surowej wełny i opium, który różnemi ukrytemi drogami penetruje do państw całego świata. W tym zwycięskim pochodzie nowoczesnego Dżingis - Chana reklama japońska brzmi, jak fanfara bojowa:

„Nasze towary są wysyłane z szybkością pocisku", „nasze dywany, są tak miękie, jak skóra noworodka", „nasz nadzwyczajny papier jest trwalszy, niż skóra ze słonia, „nasza herbata jest preparowana z taką samą pieczołowitością, z jaką odnosi się mąż do swojej żony".

Prawda, że tymczasem przywóz japoński stanowi tylko 4% w ogólno światowym eksporcie, stosunek ten jednak zmieni się na korzyść Japonji, gdy ta ostatnia, w drodze aneksji, zapewni sobie surowce, posiadanie których musi jeszcze wpłynąć na zniżkę kosztów produkcji, a tem samem i cen sprzedażnych.

NOWY RZĄD PO OSTATNIM PRZEWROCIE W JAPONJI



Minister marynarki admirał Nagano, delegat Japonji na ostatnią konferencję morską w Londynie



Minister wojny gen. Terauchi



M. Hirota, obecny premjer i minister spraw zagranicznych Japonji

TOMASZ KS. LUBOMIRSKI:

JAPOŃSKA MARYNARKA WOJENNA



Ideologja opanowywania świata posiada u Japończyków swoich różnych teoretyków, którzy w różnorakie programy ujmują ją. Niedawno ukazała się książka w Japonji, zalecająca zaanektowanie Australji, skierowanie tam sił głównych, nie na chłodną Syberję. Podany tu wykres w koncentrycznych kołach uzmysławia etapy rozszerzania się władztwa japońskiego, które dziś już zagraża Nowej Gwinei, Filipinom. Wykres ten z uwagami został przedłożony przez jednego z radców ministerjalnych rządowi jako memorjał.

Marynarka wojenna japońska pod względem tonażu (293 000 ton), zajmuje z kolei trzecie miejsce, po Anglji (555 000 ton) i Ameryce (532 000 ton) w układzie światowych sił morskich. *Konferencja ostatnia w Londynie nie przyznała Japonji ani prawa wyrównania tonażu*, ani nie dała jej wolnej ręki w zastosowaniu formuły zbrojeniowej w stosunku do posiadanego tonażu. Na skutek tych ograniczeń Japonja wystąpiła z konwencji morskiej i flotę wojenną rozbudowuje dziś według własnego uznania. Plan ten nie jest wprowadzany w życie w kierunku ewentualnego pobicia flot angielskiej, lub amerykańskiej w otwartym boju na pełnym morzu. *Dwa tysiące wysp i trzy tysiące wysepek mandatowych*, wchodzących w skład archipelagu, administrowanego przez Japonję, *stanowią naturalną zaporę przeciw obcym zakusom.* Wyspy te na wypadek wojny przygotowane są do przekształcenia w bazy operacyjne i zaopatrzone są w fortyfikacje, sprzęt wojenny, stacje radiowe, rzekomo dzisiaj niezbędne, dla ochrony rybołóstwa i handlu morskiego z Mandżurją i Ameryką Południową. Na wodach tego archipelagu kursują japońskie okręty handlowe, dowodzone przez oficerów marynarki, którzy obserwują bazę floty amerykańskiej, na Hawajach pomimo, iż jest oddaloną o 3 400 km od Japonji.

Organizacja floty japońskiej jest odmienną od metod, przyjętych w Europie. Japończycy całą swoją uwagę skoncentrowali na budowie okrętów raczej lżejszego typu, bardzo udoskonalonych pod względem szybkości i zdolności manewrowania i technicznie wyposażonych w pierwszorzędny sprzęt wojenny. Wielkim europejskim 35 000 tn pancernikom, uzbrojonym w ciężkie działa kalibru 440 mm, nie obawiają się przeciwstawić swoje 23 800 tn jednostki z armatami kalibru 305 mm. Stosunek tych dużych jednostek do pancerników floty angielskiej przedstawia się, jak 9 do 15-tu, natomiast flotyle torpedowców i łodzi podwodnych znacznie przewyższają ilością eskadry angielskie i amerykańskie. Na tych okrętach, przystosowanych do warunków obrony, Japończycy budują całą potęgę swojej floty. *Największe niebezpieczeństwo zagrażałoby im ze strony ewentualnej koalicji Anglo-Amerykańskiej*, to też i w tym kierunku Japończycy opracowali obronny plan działania, w celu przeszkodzenia połączeniu się eskadr tych dwóch mocarstw.

Bazy floty amerykańskiej są bardzo oddalone, Anglja natomiast nie przejawia tymczasem chęci przedostania się na ocean spokojny i zadawala się swojemi najsilniejszemi w świecie fortyfikacjami w Singapore, trzymając w ręku klucz do swojego indyjskiego dominium.

Od trzech lat psychoza wojenna na Pacyfiku znacznie osłabła, temniemniej jednak Japonja widzi w swojej flocie jedyną podstawę istnienia. W tym więc kierunku koncentrują się wszystkie wysiłki Japonji, aby *do roku 1942 dorównać w sile flocie amerykańskiej.* „Nie jest to wyścig w zbrojeniu się", jak oświadczył minister japońskiej marynarki Ozumi, lecz jedynie przystosowanie naszych sił morskich do potrzeb ochrony naszych wodnych dróg handlowych. W ostatnich czasach Japończycy powiększyli swoją flotę o dwa krążowniki, dwie awiomatki, czterraście torpedowców i cztery łodzie podwodne po 1 800 tn każda. Prócz tego Japonja wykorzystała swobodę ruchów na terytorjum Mandżurji, której tonażu nie ograniczyła żadna konferencja i stworzyła flotę, mogącą stawić czoło eskadrom sowieckim, skoncentrowanym na Amurze i łodziom podwodnym, których baza znajduje się we Władywostoku.

Handel zamorski i ogromny przyrost ludności, zmuszają Japonję do wiecznej ekspansji, Anglja, Ameryka i Sowiety niechętnym okiem patrzą na japońskie zdobycze i prawdopodobnie prędzej czy później musi to zazębienie się interesów doprowadzić do zbrojnego konfliktu. Dane te są oparte na materjale francuskim „Le Document" z r. b.

OBRADY LIGI NARODÓW W LONDYNIE W PAŁACU ŚW. JAKUBA NAD UTRWALENIEM POKOJU ŚWIATOWEGO



W marcu b. r. w Londynie odbyła się konferencja przedstawicieli mocarstw, należących do Ligi Narodów, przy stole kształtu podkowy, poczynając od jej krańca, znajdującego się w głębi siedzą: p. Titulesco (minister spraw zagranicznych Rumunji), obok niego pod portretem jeźdźca T. Aras (min. spr. zagr. Turcji), dr. Monek (min. spr. zagr. Danji), Senor Ruis-Guinazu (Argentyna), Senor Barcia (Hiszpanja), Grandi (ambasador włoski w Londynie), p. Flandin (min. spr. zagr. Francji), p. S. M. Bruce (przedstawiciel Australji w Londynie przewodniczący tej konferencji), p. Avenol (generalny sekretarz Ligi Narodów), p. Antoni Eden (Anglja), p. Litwinow (Rosja Sowiecka), hr. Raczyński (ambasador polski w Londynie w zastępstwie ministra), dr. Armindo Monteiro (min. spr. zagr. Portugalji), Don Agustin Edward (ambasador chilijski w Londynie), p. Zaldumbide (Ekwador), i p. van Zeeland (pierwszy minister Belgji), przy pomniejszych stolikach personel urzędniczy Ligi Narodów

OBRÓT PORTU W GDYNI ZA 1935 ROK

Ogólny obrót towarowy Gdyni osiągnął w 1935 r. liczbę 7 635 036 t. W obrocie zamorskim dominujące znaczenie posiada wywóz (6 362 600 t), który niemal 6-krotnie przewyższył przywóz (1 111 844 t). Zaledwie nieco ponad 160 tys. t z ogólnego obrotu Gdyni przypada na pozostałe — poza zamorskim — rodzaje obrotu, a mianowicie: 131 551 t na obrót drogą wodną z wnętrzem kraju (83 899 t po stronie przywozu i 47 652 t po stronie wywozu), oraz 29 041 t — na obrót przybrzeżny (10 918 t — przywóz i 18123 t — wywóz).

Rozpatrując nieco bliżej wyniki zeszłorocznej pracy portu gdyńskiego, główną uwagę zwrócimy, oczywiście, na obrót zamorski, decydujący o rozwoju pracy portu. W ciągu ostatnich 3 lat liczby, dotyczące zamorskiego przywozu i wywozu, kształtowały się w Gdyni następująco:

	Przywóz	*Wywóz*
1933	870 704	5 235 162
1934	991 544	6 200 369
1935	1 111 845	6 362 600

Bliższą analizę przytoczonych liczb ogólnych umożliwia porównanie szeregu poszczególnych ważniejszych pozycyj zamorskiego przywozu i wywozu przez Gdynię w ciągu powyższych 3 lat (w tonnach):

	1933	*1934*	*1935*
	Przywóz		
Ryż surowy	53 798	44 966	53 090
Owoce świeże	25 524	24 993	68 888
„ suszone	5 366	6 384	6 110
Kawa, kakao, herbata . .	15 837	10 049	11 516
Nasiona oleiste	46 606	81 799	46 487
Żywica	4 603	5 005	6 163
Śledzie świeże	}	}	6 362
„ solone	} 20 635	} 22 104	21 748
Rudy różne i wypałki piryt.			
Piryty	32 334	26 951	115 668
Asfalt	43 026	67 057	19 166
Tłuszcze i oleje roślinne .	—	—	5 252
„ „ zwierzęce	—	—	4 042
surowe	12 292	12 479	11 442
Tran	—	—	3 351
Tytoń	4 944	5 893	4 649
Siarka	—	—	4 544
Garbniki	10 406	12 137	12 360
Fosforyty	39 564	59 473	62 006
Żużle Thomasa	44 997	40 909	29 951
Skóry	16 638	30 782	30 178
Sól potasowa	—	12 214	17 941
Wełna	15 370	18 917	23 451
Bawełna	77 733	82 887	84 381
Juta	11 768	11 765	15 262
Szmaty	3 258	6 623	8 136
Kauczuk	3 755	7 976	4 529
Papier i tektura	8 211	9 741	17 743
Celuloza	7 057	6 707	7 348
Złom	320 809	314 093	338 941
Miedź	6 975	9 317	10 867
Części wagonów i lokomotyw	—	—	6 941
	Wywóz		
Zboże	—	1 111	23 859
Mąka pastewna	6 680	6 548	15 210
Słód	—	—	17 105
Bekony	38 265	23 949	21 097
Jaja	12 442	16 464	20 565
Masło	—	2 720	5 651
Cement	—	—	8 117
Węgiel eksportowy . . .	4 427 274	5 160 169	5 021 051
„ bunkrowy . . .	180 867	208 692	36 620
Koks	57 284	194 117	189 009
Cukier	93 891	101 282	103 792
Makuchy	17 176	23 809	23 510
Melasa	—	8 730	14 971
Soda	—	8 106	9 606
Sól potasowa	7 908	5 276	7 656
Saletra	—	—	9 773
Nawozy azotowe	23 804	21 659	19 419
Tkaniny	2 419	5 435	6 446
Bale i słupy	12 399	4 698	10 931
Drzewo tarte	238 801	193 099	192 323
Dykty i forniery	3 073	6 596	16 574
Papier i tektura	8 615	14 103	10 764
Celuloza	3 543	6 720	9 572
Żelazo handlowe . . .	—	—	55 399
Wyroby metalowe . . .	1 333	25 833	30 823
Szyny kolejowe	26 012	47 721	26 543
Rury żelazne	1 737	7 471	16 347
Cynk	10 929	9 393	14 503
Blacha cynkowa	1 355	4 223	5 725

TARGI GDYŃSKIE

Zorganizowane w roku bieżącym „Targi Gdyńskie" w czasie od 28 czerwca do 12 lipca, wywołały w kraju wielkie zainteresowanie. Rozwój Gdyni nie jest zagadnieniem regjonalnem i dlatego wszelka akcja, zmierzająca do utrwalenia naszej pozycji na wybrzeżu, śledzona jest przez całe społeczeństwo z wielką uwagą. Zapowiedź Targów Gdyńskich a zwłaszcza ich część zasadnicza, wyrażona w haśle „BUDUJEMY WIELKĄ GDYNIĘ" jest tembardziej dla całego zaplecza interesująca, że ogólnie jest wiadomy dystans, jaki zachodzi pomiędzy tempem rozwoju portu, a tempem rozbudowy miasta, na niekorzyść tego ostatniego.

Aby dać ścisły wyraz zainteresowaniom opinji publicznej problemami Gdyni, korespondent nasz udał się do Dyrekcji Targów i uzyskał od dyr. J. Gendaszyka wywiad, precyzujący zadanie „Targów Gdyńskich".

Targi Gdyńskie — powiada dyrektor Gendaszyk — są przejawem inicjatywy prywatnej. Zaczątkiem ich była Wystawa Rzemieślnicza w roku 1934, organizowana jako impreza doraźna, w której wzięły udział warsztaty rzemieślnicze zrzeszone w Towarzystwie Przemysłowców. Zadaniem tej Wystawy było wyplenienie z Gdyni panoszącego się partactwa i tandety rzemieślniczej — drogą pokazu przed ludnością gdyńską i gośćmi letniskowemi wyrobów przedsiębiorstw solidnych. Muszę stwierdzić, że cel ten został osiągnięty, gdyż Wystawa doprowadziła do konsolidacji rzemiosła, i dziś stosunki te w Gdyni wyglądają już zupełnie inaczej. Finansowo biorąc wystawa zamknęła się bez deficytu.

Drugim etapem naszej pracy była zeszłoroczna Wystawa Przemysłowo-Rolnicza, mająca charakter częściowo dydaktyczny, której głównym zadaniem był przegląd przemysłu i rzemiósł w Gdyni i w najbliższem zapleczu. Wystawa ta zgrupowała przeszło 200 wystawców, którzy dokonali obrotu ponad pół miljona złotych. Również i ta wystawa zamknęła się z niewielką nadwyżką, zyskano przytem, choć szczupłe, jednak własne pomieszczenie.

Każde Targi muszą mieć jakiś dział atrakcyjny o charakterze wystawowym, mający znaczenie dydaktyczne. Ale Targi Gdyńskie, które przechodzą w fazę stałych dorocznych imprez, mają pozatem zupełnie wyraźną linję swojej polityki gospodarczej, przyczem zadanie ich jest przez nas zupełnie celowo skoncentrowane: służyć interesom wielkiej Gdyni.

Rozumiemy doskonale wespół z innymi, że stabilizacja silnych placówek handlowych importowo-eksportowych, jak również powstanie przemysłu i solidnego rzemiosła na wybrzeżu, może być dopiero wtedy trwałe, jeżeli firmy te znajdą w Gdyni podstawową rzecz do bytowania tj. dach nad głową. Pod tym względem panuje w Gdyni nieopisana ciasnota, która się daje dotkliwie odczuć również i ludności gdyńskiej, przez co utrudnione jest asymilowanie i przerabianie na „Gdynianina" znacznej fali napływowej i osiadanie w Gdyni silnego stanu miesz-

czańskiego. Dlatego Targi Gdyńskie noszą w przeważnej swej części charakter budowlany. Wespół z całą Polską „BUDUJEMY WIELKĄ GDYNIĘ“.

Założenie jest istotnie niecodzienne, gdyż nie było do tej pory w Polsce miasta, któreby rosło w takim tempie, jak Gdynia. Przeprowadzimy je w kilku etapach. Zainteresujemy sprawą budownictwa gdyńskiego polskich urbanistów, architektów i inżynierów budowniczych. Zapraszamy ich na Targi, aby w różnej formie przyczynili się do rozwiązania tych zagadnień budowlanych, które nurtują Gdynię.

Rozumiemy doskonale, że firmy budowlane nie po to przyjdą do Gdyni, by dokonać tranzakcyj przejściowych, lecz i to jest właśnie naszym dążeniem — by osiedliły się tu drogą przeniesień swych placówek wzgl. otwierania oddziałów. Nie mogą zatem trafić w próżnię. Dążymy do zainteresowania Targami sfer, związanych z posiadaniem nieruchomości, jako operujących kategorjami gospodarczemi równoległemi do założeń Targów Gdyńskich.

Postaramy się zorganizować cały szereg wycieczek m. i. właścicieli nieruchomości z szeregu ośrodków kraju. Wierzymy głęboko, że przeprowadzona przez obie strony na miejscu kalkulacja budownictwa w Gdyni da trwałe efekty w postaci szeregu nowych domów, które wyrosną w nast. sezonie budowlanym. Aby zaś kalkulację tę ułatwić będą zamieszczone na Targach w specjalnych stoiskach wykresy statystyczne, obrazujące akcję finansowo-kredytową Banku Gospodarstwa Krajowego, Komunalnej Kasy Oszczędności miasta Gdyni i innych banków oraz wykazy, plany sytuacyjne i ceny placów w obrębie wielkiej Gdyni.

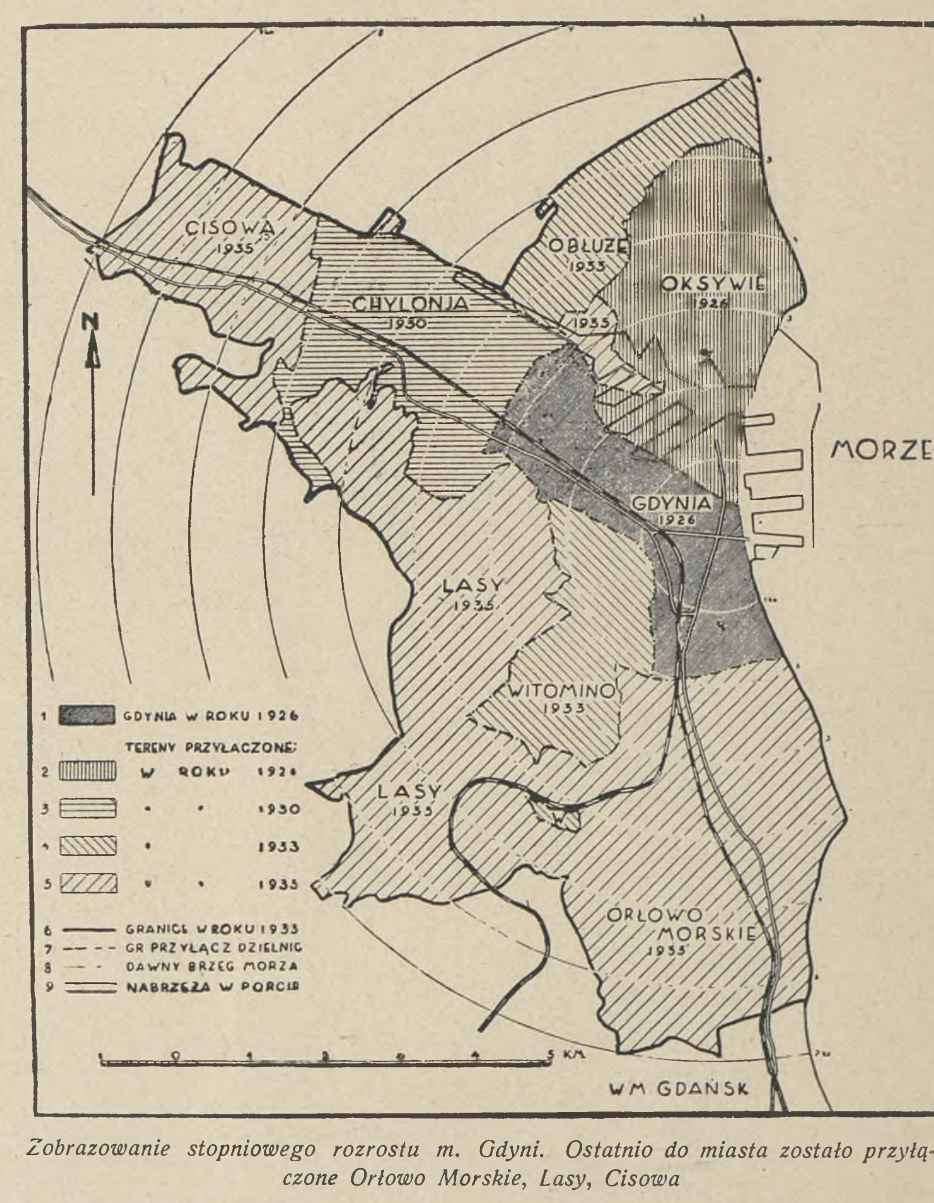
Targi Gdyńskie zawierać pozatem będą działy, związane ściśle z gospodarczemi założeniami wybrzeża, więc przedewszystkiem dział przemysłu rybnego, w którym zgrupujemy wędzarnie, fabryki konserw rybnych oraz przemysłu pomocniczego, jak puszki do konserw i skrzynki wzgl. beczułki. Mamy nadzieję, że dzięki zgrupowaniu na Targach przedstawicieli przemysłu rybnego, damy możność uregulowania i uzgodnienia całego problemu rybackiego, cierpiącego dziś na brak konsolidacji. Pozatem dział ten zawierać będzie eksponaty przyborów i przyrządów, niezbędnych do rybołóstwa, kutry, silniki, liny i t. p.

WIELKA GDYNIA W LICZBACH

(75 000 MIESZKAŃCÓW)



Komisarz Rządu w Gdyni Mgr. pr. Fr. Sokół, twórca tak zw. „Wielkiej Gdyni“, powstałej dzięki przyłączeniu do miasta okolic



Zobrazowanie stopniowego rozrostu m. Gdyni. Ostatnio do miasta zostało przyłączone Orłowo Morskie, Lasy, Cisowa

Komisarjat Rządu w Gdyni ogłosił drukiem w języku polskim i francuskim „Rocznik Statystyczny Gdyni 1934—1935“.

Rocznik ten podobnie, jak w r. ub., został wydany ze wstępem p. Komisarza Rządu mgr. pr. Franciszka Sokoła i pod redakcją p. Bolesława Polkowskiego, zawiera 170 stronic druku petitowego (267 tablic liczbowych). Omawiana publikacja posiada znacznie więcej działów i tablic, niż rocznik poprzednio wydany.

Poniżej podajemy najważniejsze wiadomości z tego rocznika: ludność Gdyni w jej obecnych granicach wynosi w r. 1936 75 tysięcy mieszkańców. Rodzin rybackich Gdynia posiada 1 194, rybaków 1 687, w tem 214 rybaków uprawiających uboczne zajęcia, wartość statków ich i narzędzi — 4 536 tys. zł., kutrów posiadają 174, łodzi bezpokładowych 733, własnych domów 872. Roczny połów ryb tych rybaków wyniósł 9 850,7 ton łososi, węgorzy, szprotów, śledzi, płastug, wątłuszy.

Na dalekomorskich połowach „Mewa“ złowiła w r. 1934 — 49 222 beczek śledzi wartości 1 969 tys. zł.

O ruchu pasażerskim daje pojęcie ilość sprzedanych biletów na dworcu kolejowym w Gdyni, gdzie kupiono 1 028 100 biletów, z lotniska do Warszawy wyjechało 851 pasażerów, z portu Gdynia wyjechało morzem 9 059, przyjechało 9 203 pasażerów, w tem turystów 4 890 z wycieczkami urządzanemi przez linję żeglugowe „Gdynia—Ameryka“.

W porcie Gdynia: długość nabrzeży 10,37 kilometrów, długość torów kolejowych 168 klm., ilość magazynów 34 o powierzchni użytkowej 187 tys. metrów, dźwigów 61 o nośności 244 ton i o zdolności przeładowania na godzinę 6 980 ton.

O ROZWÓJ PRZEMYSŁU ŚLEDZIOWEGO W POLSCE

PRZYWOZIMY ROCZNIE ZA 50 MILJ. ZŁ. 340 TYS. BECZEK ŚLEDZI Z ZAGRANICY. DAJMY PRACĘ 6.000 RYBAKOM I ROBOTNIKOM

P. St. Żebrowski (w zesz. 13 „Polski Gospodarczej“ z r. b.) poruszył niezmiernie ciekawą sprawę nasycenia Polski własnemi śledziami i tworzenie nowych kadr polskich ludzi morza.

Zagadnienie to było niejednokrotnie poruszane przez „Flotę Polską“. Zaczątek polskich przedsiębiorstw dalekomorskich połowów śledzi mamy w „Mopolu“ i „Mewie“, ale to mało. Oto ciekawsze wyjątki z artykułu p. St. Żebrowskiego:

„Podajemy charakterystyczne dane liczbowe, dotyczące przywozu do Polski śledzi zagranicznych oraz z własnych połowów w latach 1928÷1935 (w tonnach netto):

	Śledzie solone zagran.	Śledzie świeże i mrożone zagran.	Śledzie solone własnych połowów	Przywóz razem	Stosunek przywozu do własnych połowów %	Wartość przywozu śledzi zagr. tys. zł.
1928	68545	11909	—	80454	—	49405
1929	83445	15287	—	98732	—	55927
1930	76060	12082	—	88142	—	51818
1931	41758	10567	—	52325	—	28293
1932	38071	6741	1915	46727	4·0	19444
1933	36744	5398	4220	46362	9·1	15129
1934	35767	4041	4930	44738	11·0	13564
1935	[illegible]0378	5158	3362	48898	6·8	15971

Jak widzimy, przywóz śledzi do Polski—zarówno pod względem wagi jak i wartości—stanowi poważną pozycję w naszym bilansie handlowym. Nieznaczny udział własnych połowów śledzi w ogólnym imporcie, wykazujący ponadto spadek w 1935 r.—po 5 latach prób tworzenia tego przemysłu — pozwala przypuszczać, że nie został uzgodniony jeszcze racjonalny program rozbudowy tego przemysłu, jak to ma miejsce z innemi zagadnieniami morskiemi.

Polska ma takie samo prawo naturalne do eksploatacji wód eksterytorjalnych, jak wszystkie inne państwa, posiadające dostęp do morza, i argument małej granicy morskiej w równym stopniu przemawiałby za nieuprawianiem dalekomorskich połowów, jak np. za nietworzeniem własnej floty handlowej.

Jeśli chodzi o materjał ludzki, to musimy sięgnąć do arsenału doświadczeń pierwszych polskich towarzystw śledziołówczych. Otóż, doświadczenie wykazało, że po paru latach szkolenia *na wykwalifikowaną załogę statków śledziołówczych rybacy nasi nie ustępują w kwalifikacjach rybakom holenderskim, a nawet przewyższają ich zdolnościami technicznemi.*

Odległość miejsc połowów śledzi od naszego wybrzeża jest napozór najbardziej przekonywującym argumentem przeciwników własnego dalekomorskiego rybołóstwa. Trudno bowiem zaprzeczyć, że np. Anglja, posiadając miejsca połowów w odległości 40 ÷ 100 mil od swych brzegów, ma pod tym względem warunki daleko dogodniejsze od naszych, gdyż odległość terenów łownych morza Północnego od Gdyni wynosi 500÷820 mil.

Żeby jednak nabrać właściwego poglądu na tę sprawę, konieczne jest—z jednej strony—porównanie przykładów, których nam dostarczają dalekomorskie połowy innych państw.

Typowym przykładem, jak duża odległość połowów od bazy wyjściowej nie decyduje jeszcze o stronie kalkulacyjnej dalekomorskich połowów, może być eksploatowanie przez Francje terenów łownych w okolicach wysepek St. Pierre i Miquelon, znajdujących się w pobliżu Nowej Funlandji i odległych od portu wyjściowego Lorient, położonego na zachodniem wybrzeżu Francji, o ok. 3 000 mil. Eksploatacja ta trwa już oddawna i nie jest zarzucana, mimo, iż Francja ma pod bokiem tereny morza Północnego i inne, a porty Północnej Ameryki i Nowej Funlandji znajdują się tuż w pobliżu terenów łownych wysepek St. Pierre i Miquelon i stanowią groźną konkurencję.

Takim samym przykładem może być eksploatacja morza Berentsa przez Anglję i Niemcy. Odległość od portów wyjściowych Anglji (np. Hull) i Niemiec (Altona) do morza Berentsa wynosi ok. 1 700 mil, północno-wschodnie zaś porty Norwegji i Finlandji oddalone są tylko o 150 ÷ 200 mil od centrum morza Berentsa, a bazy wyjściowe rosyjskiej flotyli rybackiej na wybrzeżu Murmańskiem położone są jeszcze bliżej.

Mimo tak dużej odległości i konkurencji norwesko-rosyjskiej Anglja (bez Szkocji) złowiła tylko na morzu Berentsa w 1932 r. ok. 27 tys. t ryb, a Niemcy—ok. 26 tys. t, gdy tymczasem całkowite połowy Polski, przybrzeżne i dalekomorskie, w 1932 r. wyniosły ok. 9 tys. t.

Jeszcze klasyczniejszym przykładem są połowy śledzi przy północnych brzegach Islandji, gdzie idealne wprost warunki, jeżeli chodzi o odległość, posiadają porty rybackie tej wyspy, mające tereny łowne przy samym prawie brzegu. Bardziej upośledzone pod tym względem są już Szkocja i Norwegja, odległe od północnych brzegów Islandji o ok. 850 ÷ 890 mil, a już, zdawałoby się, zupełnie bez szans jest Finlandja, bardziej oddalona od Islandji, niż Polska i mająca z Helsingforsu do terenów łownych tych śledzi odległość ok. 1 700 m. Tymczasem, jak to wykazuje b. dokładna *„Bulletin Statistique des Peches Maritimes“* z 1932 r. (ostatni biuletyn), w roku tym Finlandja, posługując się okrętem-matką, zajmowała trzecie miejsce w połowie śledzi islandzkich—po Islandji i Norwegji, łowiąc 5 4i0 t tych śledzi i plusując się przed Szkocją, która tamże złowiła tylko 1 512 t, mimo, że odległość jej od miejsc połowów jest o blisko 800 mil krótsza.

Odległość miejsc połowów od portów ojczystych nie rozstrzyga jeszcze kwestji opłacalności eksploatacji, i przez dobór odpowiedniego systemu połowów, t. j. techniczne pokonanie czasu i przestrzeni, można częściowo zrekompensować tak zdawałoby się naturalne i niczem niepokonalne przeszkody, decydujące pozornie o stronie kalkulacyjnej.

Bardziej znanym i typowym przykładem technicznego pokonania czasu i przestrzeni, aczkolwiek na mniejszą skalę, są różnice w metodach połowów Anglji i Holandji. Odległość miejsc połowów od brzegów Anglji wynosi 40 ÷ 100 mil, od brzegów zaś Holandji 100÷510 mil. Oba kraje należą do głównych eksploatatorów morza Północnego i rywalizują z sobą w eksporcie śledzi na obce rynki, mimo tak napozór nierównych szans.

Różnica odległości spowodowała odmienny system połowów, który sprowadza się nietylko do różnicy wielkości i typu statków, liczby załogi, długości trwania rejsów, różnicy w sposobie patroszenia i solenia śledzi oraz w rodzaju używanych sieci, ale spowodowała też odmienny typ organizacji kapitałów, zaangażowanych w tym przemyśle. Wszystkie te przejawy są funkcją różnicy odległości miejsc połowów.

Sądzimy, że — tak, jak dla Holandji byłoby błędem dokładne naśladownictwo Anglji — tak dla Polski metody holenderskie do pewnego stopnia tylko mogą być wzorem, i to tylko w okresie pierwszych lat pionierskiej pracy.

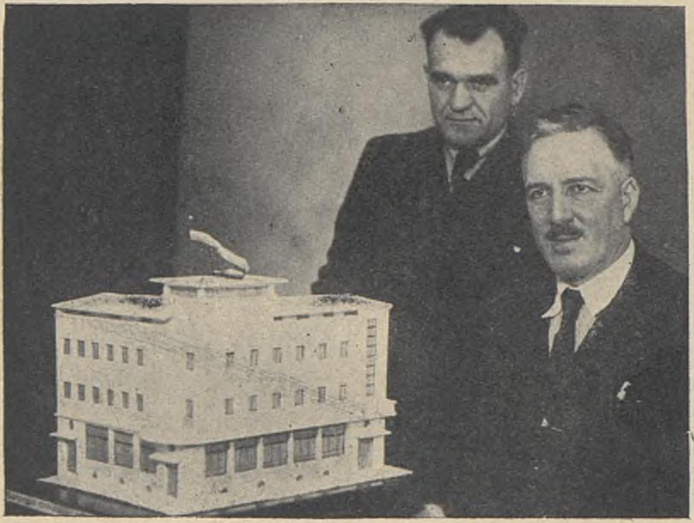
Obecnie zdaje się już nie ulegać kwestji, że w przyszłości system taki, dostosowany do naszych indywidualnych warunków i biorący pod uwagę nasze żywotne interesy gospodarcze, na podstawie dotychczasowego doświadczenia da się opracować.

Powracając do zagadnienia, czy dalekomorskie połowy śledzi mogą być kiedyś lukratywnym objektem dla lokaty kapitałów, bez znaczniejszej ochrony celnej lub subwencyj, musimy wziąć pod uwagę, że na całość kalkulacji ceny własnej śledzi składa się, poza kosztami eksploatacji statków, również cały szereg prac na lądzie, jakoto: reparacja i garbowanie sieci, produkcja beczek, reparacja motorów i statków, a przedewszystkiem sortowanie i przepakowywanie śledzi do beczek handlowych.

Poczynione na tem polu doświadczenia pierwszych polskich towarzystw śledziołówczych pozwalają wnioskować, że nawet przy nieznacznej ochronie celnej pozycje te będą w przyszłości czyniły cenę własną wyprodukowanych śledzi bardziej konkurencyjną w stosunku do cen śledzi holenderskich i angielskich. Innemi słowy, nadwyżka kosztów, spowodowana różnicą odległości i niedająca się wyrównać zastosowaniem odpowiedniego systemu połowów, *da się zrównoważyć przez nieznaczną ochronę celną* i niższe koszty eksploatacyjne na lądzie.



Pawilon wystawy przemysłowo-rzemieślniczej w Gdyni w r. 1935, udekorowany uroczyście flagami polskiemi i otwarty w 15 rocznicę uzyskania przez Polskę dostępu do morza. Na tymże miejscu ma być wystawa Targów Gdyńskich.



Jeden z najwybitniejszych architektów Bułgarji Stefan Wenedyk Popow, b. poseł do parlamentu, otrzymał konkursową nagrodę za projekt gmachu Bułgarskiego Tow. Żeglugowego w Warnie (Belgarsko Parachodno Drużestwo), którego model wykonał stojący obok jego współpracownik Stoju Tatarow.



Pułkownik Kalenderow, b. minister wojny w asyście policjantów bułgarskich w chwili przewożenia go z więzienia do sądu w Sofji za planowany zamach stanu. Jest to druga sprawa o zamach stanu w Bułgarji w r. b. W pierwszej zostali skazani na karę śmierci b. pułk. Welczew i major Stanczew za konspirowanie zamachu przeciw gabinetowi premj. Muszanowa, król Borys jednak skorzystał z prawa łaski i zamienił im karę na więzienie. Ostatnie wiadomości potwierdzają, że i Bułgarja przystąpiła do wzmożenia swoich zbrojeń zgodnie z potrzebami swego państwa a wbrew klauzulom, będącym wynikiem wojny europejskiej.

Osiągnięcie tego celu wymaga jednak dłuższego czasu, potrzebnego na wyszkolenie robotników i całego personelu lądowego. Chociaż bowiem robocizna w Polsce jest znacznie tańsza od robocizny w Holandji i Anglji, wydajność robotników polskich w pierwszym okresie szkolenia jest niewspółmiernie mniejsza, wykonanie—jakościowo gorsze, co w rezultacie powoduje poważne straty. Jak już jednak zaznaczono, poczynione doświadczenia pozwalają już obecnie przewidzieć, że w przyszłości zarówno wydajność jak i jakość pracy polskich robotników i robotnic, zatrudnionych w pracach lądowych przemysłu śledziołówczego, dorównają całkowicie wydajności i jakości pracy robotników holenderskich, różnica zaś w cenie robocizny przypadnie na korzyść kalkulacji ceny własnej śledzi.

Pozostaje jeszcze do omówienia kwestja, czy korzyści gospodarcze, które budowa tego przemysłu zapewniłaby Polsce i Gdyni, uzasadniają ponoszenie ofiar ze strony Państwa w pierwszym okresie rozwoju tego przemysłu.

Jednym z najczęściej wysuwanych zarzutów w latach 1933 i 1934 był fakt udziału kapitałów zagranicznych w polskich przedsiębiorstwach śledziołówczych i realizowanie większości kapitałów eksploatacyjnych zagranicą, na pokrycie których konieczne było przekazywanie zagranicę gotówki, uzyskanej ze sprzedaży połowów w kraju. W ten sposób przemysł ten nie dawał rzekomo żadnych korzyści krajowi, gdyż pieniądze uciekały zagranicę, jak również zyski przedsiębiorstw przypadały zagranicy.

Pomijając nieścisłość tego zarzutu, trzeba uwzględnić, że właśnie w pierwszym i drugim roku egzystencji tych przedsiębiorstw włożyły one dużo pieniędzy w budowę magazynów i urządzeń dla przemysłu śledziołówczego w Gdyni, które to inwestycje za 25 lat przejdą na własność Skarbu.

Zasadniczą słabą stroną tego zarzutu była krótkowzroczność w rozumieniu, że własnego przemysłu śledziołówczego, a zwłaszcza pomocniczych przemysłów, nie można stworzyć od podstaw w ciągu 2—3 lat, i że korzystanie z obcych baz i urządzeń w pierwszych latach egzystencji było złem koniecznem, niedającem się w żaden sposób uniknąć. Dwie były przyczyny ponoszenia większości kosztów eksploatacyjnych zagranicą: pierwsza—to brak własnych metod w przezwyciężaniu odległości miejsc połowów, w związku z czem przyjęto tymczasowo metody holenderskie, druga—to brak jakichkolwiek urządzeń dla tego przemysłu w Gdyni i całkowity brak obeznanych z jego pracami robotników oraz personelu administracyjnego.

Trudności te częściowo już przełamano.

Przyjmijmy teoretycznie, że najbliższy nasz program przewiduje rozbudowę przemysłu śledziołówczego do rozmiarów, umożliwiających pokrycie połowy zapotrzebowania naszego rynku, które oszacujmy ostrożnie na 340 tys. beczek rocznie. Produkcja nasza powinna byłaby wynosić ok. 170 tys. beczek handlowych, t. j. ok. 200 tys. beczek morskich rocznie, co przy przeciętnej cenie beczki handlowej zł. 65 stanowiłoby wartość rynkową ok. zł. 11 milj.

Gdybyśmy eksploatowali statki motorowe typu lugra holenderskiego, to dla osiągnięcia wyżej wymienionej produkcji musielibyśmy uruchomić około 100 takich jednostek, gdy w chwili obecnej cała polska flotylla śledziołówcza wynosi 14 statków tego typu. Przez to samo bynajmniej nie sugerujemy konieczności uruchomienia większej ilości lugrów śledziowych tego właśnie typu. Przy wyżej zakreślonej produkcji przeszło 1 400 rybaków znalazłoby zatrudnienie na statkach, przyczem ich roczne gotówkowe tylko wynagrodzenie wynosiłoby ok. zł. 2 milj. Przeszło półtora tysiąca robotników i personelu administracyjnego znalazłoby zatrudnienie na lądzie przy sortowaniu i przepakowywaniu śledzi, reperacji i garbowaniu sieci oraz przy fabrykacji beczek.

Ostatnio Niemcy do swego programu morskiego wprowadziły nowy pięcioletni plan, przewidujący budowę ok. 150 nowoczesnych dużych trawlerów motorowych, przeznaczonych do dalekomorskich połowów. Państwa o rozwiniętym już oddawna przemyśle rybołówczym również nie szczędzą wysiłków, mających na celu ochronę rozwoju i egzystencji tego przemysłu. Ostatnio nawet *Anglja* zrobiła wyłom w swej liberalnej polityki gospodarczej — właśnie w odniesieniu do swego przemysłu śledziołówczego — i *stworzyła specjalny fundusz, wynoszący ok. 5 milj., przeznaczony dla reglamentacji i premjowania eksportu śledzi solonych.*

„Trzeba również pamiętać o drugiej stronie całego zagadnienia, a mianowicie o handlu. Byliśmy świadkami, jak wybudowanie Hali i Chłodni Rybnej, budowa magazynów śledziowych i rozpoczęcie sprzedaży hurtowej śledzi w Gdyni przez polskie towarzystwa śledziołówcze — przeciągnęły stopniowo 30% (obecnie nawet więcej) przeładunków i handlu śledziami. Na molo rybackiem w Gdyni koncentruje się obecnie najbardziej przemysłowo-handlowa część portu. Nie ulega wątpliwości, że jeszcze przed osiągnięciem przez własne połowy 50% pokrycia naszego rynku śledziowego przeładunek i handel śledziami rozwinąłby się znacznie w Gdyni, gdyż handel ten ma wyraźną tendencję koncentrowania się w jednem miejscu (dobór asortymentu).

Wartość połowów morskich państw europejskich wynosi rocznie ok. 1½ miljd., w czem obecny udział Polski nie przekracza 2‰. Na czele tej produkcji pomiędzy W. Brytanją, Norwégją, Francją i Z. S. R. R. znajdują się również Niemcy".

ZAINTERESOWANIE TARGAMI GDYŃSKIEMI NA ZJEŹDZIE BUDOWNICZYCH

Targi Gdyńskie organizowane w roku bieżącym (od 28 czerwca do 12 lipca) pod hasłem „BUDUJEMY WIELKĄ GDYNIĘ" wywołały wielkie zainteresowanie na Zjeździe Budowniczych w Warszawie w dniu 21-go marca. Wobec odciążenia Gdyni przez Skarb Państwa i powstałego skutkiem tego wielkiego planu inwestycyjnego w Gdyni, otwiera się dla budowniczych i przedsiębiorstw budowlanych szerokie pole do dokonania na Targach Gdyńskich szeregu tranzakcyj, obliczonych na dłuższy okres czasu. Targi Gdyńskie otrzymały już z tych kół cały szereg zapytań.

USTAWODASTWO MORSKIE W R. 1935

W roku 1935 został wydany szereg ustaw, dekretów Prezydenta Rzplitej oraz rozporządzeń ministerjalnych w zakresie spraw morskich. Poniżej zgrupowane zostały te właśnie akty prawodawcze — z podziałem na poszczególne grupy zagadnień.

BEZPIECZEŃSTWO STATKÓW

Rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dn. 27/III 1935 r. o wyjęciu niektórych rodzajów statków morskich spod działania ogólnych przepisów o bezpieczeństwie statków („Dz. Ust. R. P." Nr. 25, poz. 175) wyłącza spod działania dekretu z dn. 24/XI 1930 r. o bezpieczeństwie statków morskich („Dz. Ust. R. P." Nr. 80, poz. 632): w żegludze przybrzeżnej w granicach 20 mil morskich od brzegu — wszystkie statki, w żegludze międzynarodowej—statki poniżej 50 brt z wyjątkiem pasażerskich, przewożących ponad 12 pasażerów, w każdej żegludze—statki rybackie i używane w celach niezarobkowych o pojemności poniżej 1 600 nrt.

Rozporządzenie porządkowe Dyrektora Urzędu Morskiego z dn. 7/VI 1935 r. o bezpieczeństwie niektórych rodzajów statków morskich, wyjętych z pod działania ogólnych przepisów o bezpieczeństwie statków („Pom. Dz. Wojew." Nr. 16, poz. 171)— ustala przepisy materjalne o bezpieczeństwie statków morskich, wyłączonych spod działania ogólnych przepisów o bezpieczeństwie.

Obwieszczenie Dyrektora Urzędu Morskiego z dn. 29/X 1935 r. w sprawie zgłaszania statków do ewidencji („Pom. Dz. Woj." Nr. 24, poz. 284) — ustala termin i miejsce zgłaszania statków, wyjętych spod działania ogólnych przepisów o bezpieczeństwie. Obwieszczenie to nie dotyczy statków rybackich i sportowych.

Rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dn. 10/VIII 1935 r. o urządzeniach pasażerskich na statkach morskich oraz o certyfikatach pasażerskich („Dz. Ust. R.P." Nr 61, poz. 392), wydane w związku z wejściem w życie międzynarodowej konwencji londyńskiej z 1929 r. o bezpieczeństwie życia na morzu — zawiera przepisy materjalne, dotyczące bezpieczeństwa urządzeń i pomieszczeń pasażerskich na statkach morskich; przepisy formalne, dotyczące przeprowadzania inspekcji tych urządzeń, termin odbywania inspekcji oraz wzór i przepisy o certyfikatach pasażerskich; uchyla ono rozporządzenie z dn. 22/III 1930 r. o wydawaniu polskim statkom handlowym morskim certyfikatów, upoważniających do przewozów podróżnych przez ocean („Dz. Ust. R. P." Nr. 22, poz. 191).

Rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dn. 31/VII 1935 r. o prowadzenia dzienników okrętowych i maszynowych na polskich statkach handlowych („Dz. Ust. R. P." Nr. 62, poz. 395) — ustala dla morskich statków handlowych o pojemności powyżej 150 m_3 brutto, obowiązek prowadzenia dziennika okrętowego, a dla statków o napędzie mechanicznym, o mocy powyżej 200 IKM/WKM — dziennika maszynowego; ustala wzory dzienników i ogólne przepisy o ich prowadzeniu.

W wykonaniu tego rozporządzenia zostało ogłoszone rozporządzenie Dyrektora Urzędu Morskiego z dn. 4/X 1935 r. w sprawie instrukcji o prowadzeniu dzienników okrętowych i maszynowych na polskich statkach handlowych („Pom. Dz. Wojew." Nr. 23, poz. 274).

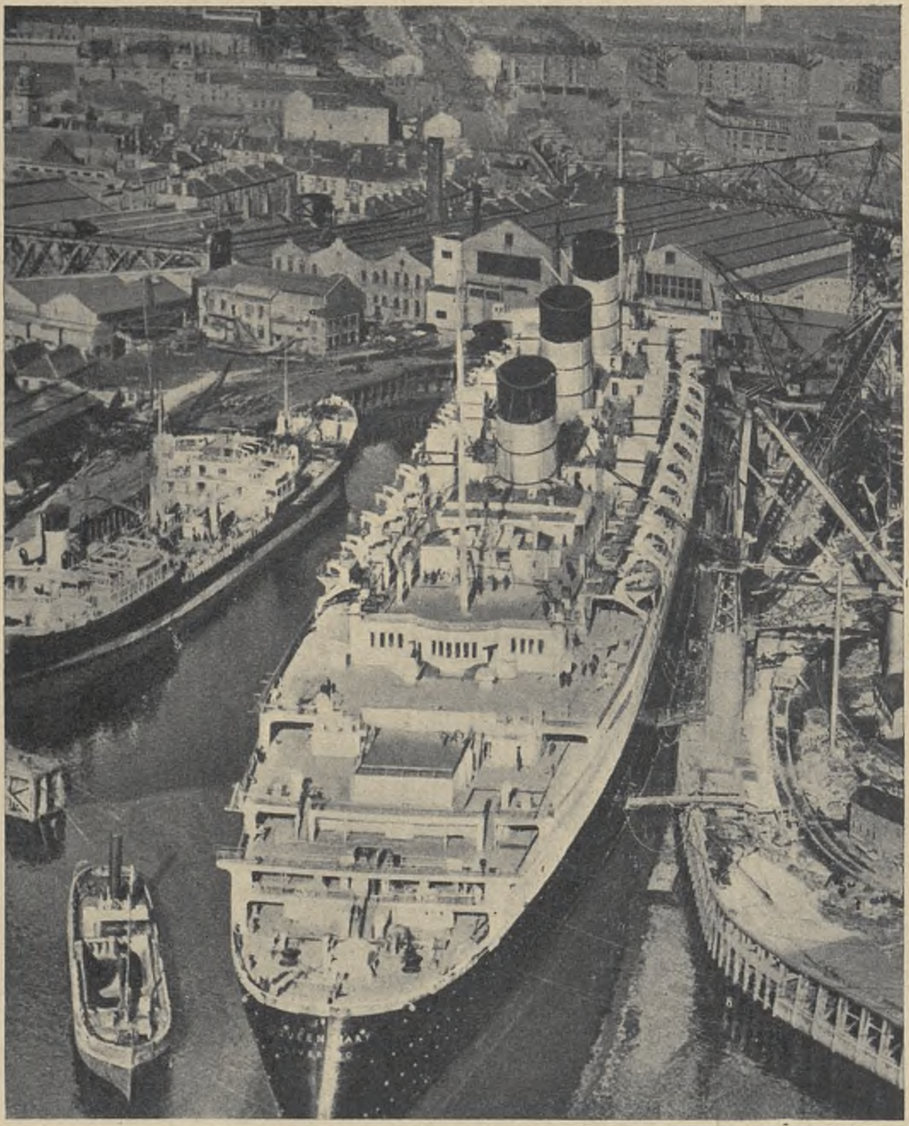
Rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dn. 20/II 1935 r. o zmianie niektórych postanowień rozporządzenia z dn. 30/XI 1931 r. o kwalifikacjach oficerów w polskiej marynarce handlowej („Dz. Ust. R. P." Nr. 15, poz. 84) — zmienia postanowienia rozporządzenia w kierunku ułatwienia uzyskania cenzusu praktycznego, wymaganego dla otrzymania dyplomu kapitana żeglugi wielkiej oraz mechaników okrętowych I i II klasy. Dla otrzymania dyplomu kapitana żeglugi wielkiej nowela dopuszcza odbycie praktyki w żegludze małej w charakterze pomocnika kapitana. Przy praktyce mieszanej dopuszcza zaliczenia 3 miesięcy pływania w żegludze małej za 1 miesiąc pływania w żegludze wielkiej. Dla otrzymania dyplomu mechanika okrętowego I klasy wymaga praktyki morskiej przy obsłudze maszyn okrętowych w charakterze pomocnika kierownika maszyn, dopuszczając praktykę na statkach II kategorji. Dla mechanika III klasy zmniejsza okres praktyki warsztatowej do 6 miesięcy. Pozatem zmienia niektóre dotychczasowe postanowienia, dotyczące uzyskania dyplomów oficerskich w marynarce handlowej przez osoby, które uzyskały równorzędne dyplomy zagraniczne oraz przez oficerów korpusu morskiego polskiej marynarki wojennej.

Rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dn. 20/II 1935 r. o zmianie rozporządzenia z dn. 4/VII 1933 r. o zapewnieniu statkom morskim, służącym do przewozu pasażerów, obsługi łodzi i tratew ratunkowych, oraz o świadectwach wioślarskich („Dz. Ust. R. P." Nr. 15, poz. 85)— zmniejsza wymagania w zakresie praktyki morskiej, niezbędne dla otrzymania świadectwa ratownika na statku.

Zarządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dn. 28/X 1935 r. o unormowaniu sposobów porozumiewania się na pełnem morzu statków powietrznych z polskiemi statkami handlowemi („Mon. Polski" Nr. 260, poz. 218), wydane w wykonaniu uchwały XXII Sekcji Międzynarodowej Komisji Żeglugi Powietrznej.

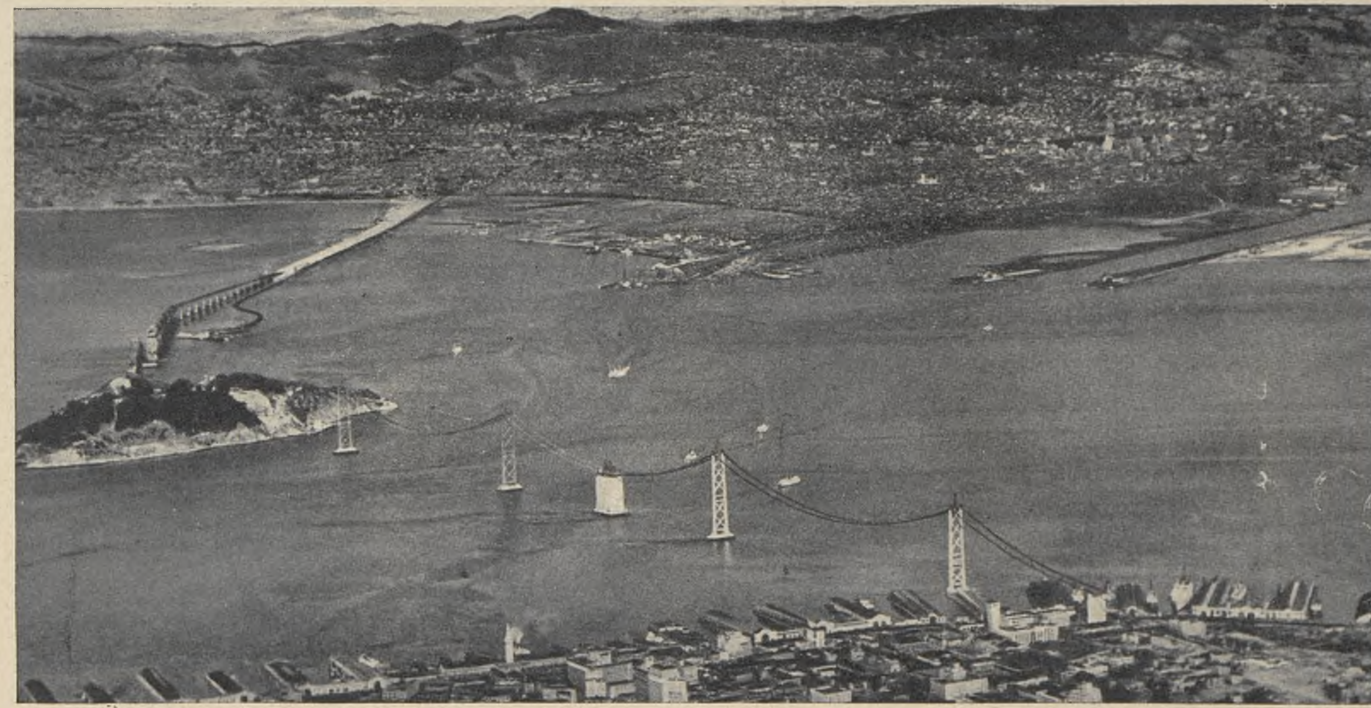
Międzynarodowa Konwencja Telekomunikacyjna wraz z regulaminami: telegraficznym, radjokomunikacyjnym i odnośnemi załącznikami, podpisana w Madrycie w dn.

NAJWIĘKSZY PASAŻERSKI OKRĘT ŚWIATA „QUEEN MARY" ZBUDOWAŁA ANGLJA



Pierwszy okręt, który przebył Atlantyk „Santa Maria", liczył 100 tonn, „Normandie" liczy 80 tys. tonn, 200 tys. sztuk naczyń, ster wagi 138 tonn, śruba okrętowa—333 tony, 180.000 koni parowych—oto, m. in. cyfry, świadczące o wielkości okrętu. Tyleż mniej więcej tonn liczy „Queen Mary", która wyruszyła na zdobycie „błękitnej wstęgi" Atlantyku. W sali restauracyjnej angielskiego olbrzyma pomieściłyby się trzy pierwsze okręty Kolumba wraz z pierwszym parowcem Cunarda — „Britania". Wyścig szybkości nie ustaje: Ameryka przygotowuje już olbrzymy o 100.000 tonn pojemności, które mają osiągnąć 42 węzły (72 km./godz.) szybkości.

BUDOWA MOSTU NAJWIĘKSZEGO NA ŚWIECIE



Z San Francisco na znajdującą się w zatoce wyspę Oakland budowany jest olbrzymi i wysoki most, pod którym mogą przepływać wielkie oceaniczne okręty (patrz stronica następna).

9÷10/XII 1932 r. („Dz. Ust. R. P." Nr. 6, poz. 33). Konwencja w art. 10 regulaminu radjokomunikacyjnego ustala postanowienia, dotyczące świadectw radjotelegrafistów morskich oraz praktyki zawodowej, a w art. 23 zawiera postanowienia o stacjach okrętowych i liczbie radjooperatorów na tych stacjach.

ŻEGLUGA MORSKA

Rozporządzenie Prezydenta Rzplitej z dn. 27/VIII 1935 r. o przewozie emigrantów do krajów zaoceanicznych („Dz. Ust. R. P." Nr. 66, poz. 414) — ustala zasadę wyłączności portów polskiego obszaru celnego dla emigracji do krajów zaoceanicznych. Rozporządzenie to uchyla ustawę z dn. 14/XII 1925 r. i rozporządzenie z dn. 29/XI 1930 r., dotyczące emigrantów.

Ustawa z dn. 2/III 1935 r. w sprawie ratyfikacji konwencji międzynarodowej o ujednostajnieniu niektórych zasad, dotyczących immunitetów statków państwowych, podpisanej w Brukseli w dn. 10/IV 1926 r. („Dz. Ust. R. P." Nr. 23, poz. 140). Konwencja ustala w międzynarodowych stosunkach handlowych zasadę równości traktowania—pod względem odpowiedzialności i zobowiązań — statków, eksploatowanych przez państwo i statków prywatnych. Konwencja o immunitetach jest jedną z 4 konwencyj brukselskich, regulujących stosunki handlowe w obrocie morskim. Pozostałe konwencje, a mianowicie z dn. 10/IV 1926 r. o przywilejach i hipotekach morskich, z dn. 25/VIII 1925 r. o ograniczeniu odpowiedzialności właścicieli statków morskich, i z dn. 25/VIII 1924 r. o konosamentach—zostały w 1935 r. wniesione na porządek dzienny obrad Izb Ustawodawczych i w dn. 24/I r. b. zostały przez Sejm ratyfikowane.

Konwencja między Polską i Wielką Brytanją o wzajemnem uznawaniu świadectw rejestracyjnych i innych krajowych dokumentów, dotyczących pomiaru tonnażu statków handlowych, podpisana w Warszawie w dn. 16/IV 1934 r. („Dz. Ust. R. P." Nr. 27, poz. 217).

Układ między Polską i Irlandją, dotyczący pomiaru tonnażu statków handlowych, podpisany w Dublinie w dn. 19/X 1934 r. („Dz. Ust. R. P." Nr. 39, poz. 270).

Obydwa wymienione układy zwalniają pod warunkiem wzajemności statki polskie od pomiaru tonnażu w portach drugiej strony.

Konwencja konsularna między Polską i Bułgarją, podpisana w Sofji w dn. 22/XII 1934 r. („Dz. Ust. R. P." Nr. 40, poz. 275)—przyznaje władzom konsularnym pod warunkiem wzajemności jurysdykcję w stosunku do statków stron w sprawach, wynikających z regulaminu okrętowego, oraz w sporach między kapitanem, a załogą.

ROZWÓJ PORTU i ŻYCIA GOSPODARCZEGO

Ustawa z dn. 18/III 1935 r. o zmianie rozporządzenia Prezydenta Rzplitej z dn. 1/VI 1927 r. o popieraniu rozbudowy i rozwoju gospodarczego miasta i portu Gdyni („Dz. Ust. R. P." Nr. 25, poz. 169; jednolity tekst — „Dz. Ust. R. P." Nr. 42, poz. 285) — nowela rozszerza zakres przedsiębiorstw, korzystających ze zwolnienia od państwowego podatku dochodowego na śpichrze i chłodnie; dla przedsiębiorstw, zwolnionych od podatku dochodowego, przesuwa o 10 lat — do 1940 r. okres, w którym przedsiębiorstwa te powinny powstać i poczynić inwestycje; wprowadza wymiar idealnego podatku dochodowego od nowobudowanych domów mieszkalnych w celu ustalenia dodatku komunalnego na na rzecz m. Gdyni.

Rozporządzenie Ministra Skarbu z dn. 7/X 1935 o ulgach w zakresie opłat stemplowych od pism, stwierdzających czynności prawne, związane z portami polskiego obszaru celnego („Dz. Ust. R. P." Nr. 78, poz. 476); rozporządzenie wydane na podstawie zmienionej ustawy z dn. 18/III 1935 r. o opłatach stemplowych (jednolity tekst—„Dz. Ust. R. P." Nr. 64, poz. 404). Rozporządzenie zwalnia od opłaty stemplowej pisma, wystawiane w związku z czynnościami przedsiębiorstw składowych w portach polskiego obszaru celnego oraz dokumenty przewozowe, dotyczące przesyłek kolejowych w obrocie między Gdynią i zagranicą.

Rozporządzenie z dn. 7/X 1935 r. o opłatach stemplowych od weksli („Dz. Ust. R. P, Nr. 78, poz. 487), wydane na tej samej podstawie, co poprzednie — zawiera ulgi w opłatach stemplowych od weksli, wystawionych w związku z tranzakcjami eksportowemi.

OCHRONA i ORGANIZACJA PRACY

Rozporządzenie Ministra Opieki Społecznej z dn. 27/III 1935 r. o Biurze Pośrednictwa Pracy dla robotników portowych w Gdyni („Dz. Ust. R. P." Nr. 23, poz. 153)—wprowadza nową zasadę bezpłatności wszelkich czynności Biura w zakresie pośrednictwa pracy.

Rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dn. 31/V 1935 r. o zmianie rozporządzenia z dn. 31/III 1934 r. o ustanowieniu i zakresie działania Komisji Kwalifikacyjnej dla robotników portowych przy Urzędzie Morskim, tudzież o trybie zaliczania w poczet robotników portowych („Dz. Ust. R. P." Nr. 43, poz. 287) — daje Komisji prawa zaliczenia w wypadkach, zasługujących na uwzględnienie, do robotników portowych osób, nieposiadających obywatelstwa polskiego, niemających stałego zamieszkania w Gdyni, oraz o wieku poniżej 18 lat względnie powyżej 50.

Ustawa z dn. 31/I 1935 r. o oznaczaniu wagi na ładunkach, przewożonych na statkach („Dz. Ust. R. P." Nr. 18, poz. 99)—wprowadza obowiązek wyraźnego oznaczania wagi na przesyłkach o wadze 1 000 kg i więcej. Za niestosowanie się do tego przepisu przewiduje ustawa grzywnę do zł. 200.

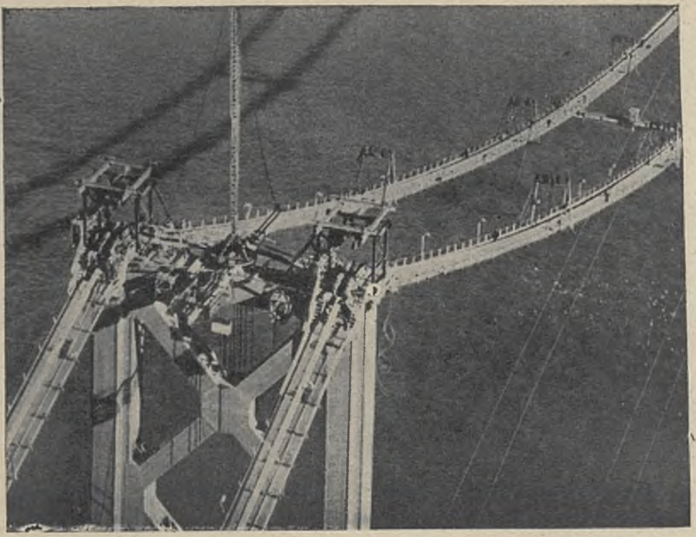
Rozporządzenie Ministra Opieki Społecznej z dn. 3/X 1935 r. o robotach, wzbronionych młodocianym i kobietom („Dz. Ust. R P." Nr. 78, poz. 484) — ustala m. in. zakaz zatrudniania młodocianych do 16 lat i kobiet w charakterze maszynistów, palaczy i węglarzy na statkach, a młodocianych do 16 lat—przy ładowaniu i wyładowywaniu statków.

KOMUNIKACJA

Rozporządzenie Prezydenta Rzplitej z dn. 20/III 1935 r. o ochronie kabli podmorskich („Dz. Ust. R. P." Nr. 29, poz. 222)—ustala kary za wykroczenia przeciwko przepisom o ochronie kabli podmorskich oraz niszczenie kabli.

(„Polska Gospod." zesz. 11 z r. b)

MOST AMERYKAŃSKI W SAN FRANCISCO



Fragment najwyższego mostu na świecie w San Francisco. Widać przechodniów, idących ulicami wysoko ponad wodami zatoki Oceanu Spokojnego

MĄKA MIĘSNA

W gospodarstwie hodowlanem niedoceniane jest częstokroć karmienie mąką mięsną.

Mąkę mięsną z bardzo dobrym wynikiem można stosować jako domieszkę do paszy dla krów dojnych.

Ażeby zwierzęta przyzwyczaić, należy początkowo mąkę dawać w niewielkiej ilości z innemi paszami treściwemi, dochodząc stopniowo do dawek półkilogramowych dziennie na sztukę.

Dawki pasz należy tak ułożyć, ażeby zawierały potrzebną ilość jednostek pokarmowych suchej masy, strawnego białka, i były przytem mlekopędne, dietetyczne i aby pasza była zdrowa.

Mąka mięsna stanowi również pierwszorzędną paszę dla ryb, a specjalnie dla karpi i to począwszy od zarybka aż do ryby kupieckiej. 2,5 do 3 kg mąki mięsnej, zjedzonej przez jedną sztukę w ciągu sezonu (maj, czerwiec) dają 1 kg przyrostu na wadze.

Na karmienie ryb najodpowiedniejszą porą są miesiące od maja do września.

Dawki układa się w zależności od pożądanego przyrostu na sztukę.

Początkowo stosowane są niewielkie dawki i codziennie stopniowo się je zwiększa zależnie od gęstości zarybienia stawu.

Sposób dawania mąki mięsnej jest następujący: pewną ilość mąki mięsnej miesza się z wodą i zarabia się na masę. Z masy tej robi się kulę wielkości pięści, wpuszcza je do stawu w stałych miejscach.

Mąkę mięsną można nabyć w Rzeźni miejskiej w Poznaniu w cenie zł. 24.— za 100 kg.

POZNAŃSKIE ZIEMSTWO KREDYTOWE

Poznańskie Ziemstwo Kredytowe (powstałe w roku 1821 pod nazwą Towarzystwo Kredytowe dla Wielkiego Księstwa Poznańskiego) jest osobą prawną, prawa publicznego i ma swą siedzibę w Poznaniu w gmachu własnym przy Al. Marszałka Piłsudskiego 13. Działalność Poznańskiego Ziemstwa Kredytowego obejmuje obszar województw: Poznańskiego, Pomorskiego i Śląskiego.

Pożyczki hipoteczne są wydawane w listach zastawnych na nieruchomości ziemskie w wysokości do 50% szacunku, ustanowionego przez Ziemstwo na podstawie przepisów, zatwierdzonych przez Ministra Skarbu. Pożyczki Ziemstwa są zapisane w księdze gruntowej jako pierwsza hipoteka przed wszelką inną wierzytelnością hipoteczną. Listy zastawne Poznańskiego Ziemstwa Kredytowego, wystawione na okaziciela, posiadają wszelkie prawa papierów o pupilarnem bezpieczeństwie. Wszyscy członkowie (stowarzyszeni) Poznańskiego Ziemstwa Kredytowego odpowiadają za wszelkie jego zobowiązania nietylko obciążoną nieruchomością, ale także osobiście wszelkim innym majątkiem. Obecnie są w obiegu:

1) 4% listy zastawne konwersyjne złotowe,

2) 4½% listy zastawne złotowe serja L.,

3) 4½% listy zastawne w złocie serja K. z roku 1933.

Kupony od wszystkich trzech rodzajów listów zastawnych płatne są 2 stycznia i 1 lipca każdego roku. Wszystkie te papiery są dopuszczone do oficjalnego handlu i urzędowego notowania na giełdach pieniężnych w Poznaniu i w Warszawie i mogą być przyjmowane przez władze państwowe i samorządowe, jako też przez osoby prawne i fizyczne na wszelkiego rodzaju kaucje, wadja i inne zabezpieczenia.

1) *4% listy zastawne konwersyjne* powstały z konwersji przedwojennych i wojennych emisji niemieckich listów zastawnych markowych, które na zasadzie ustawy z dn. 14 maja 1924 r. zostały zamienione na nowe wyrażone w złotych. Umorzenie listów zastawnych rozpoczęło się 1 lipca 1925 r. i będzie trwało do 1 stycznia 1981 r.

2) *4½% listy zastawne złotowe serja L.*, umarzalne od 1-go stycznia 1936 r. do 31 grudnia 1987 r. pochodzą:

a) z 4½% listów zastawnych złotowych serji K. z roku 1933 wydanych w miejsce 6% listów rentowych żytnich z roku 1923 przeliczonych po zł. 15,17 za kwintal żyta,

b) z 4½% listów zastawnych dolarowych serji K. z roku 1933 przeliczonych na złote po kursie zł. 5,40 za 1 dolara, a wydanych w miejsce 8% listów zastawnych dolarowych z roku 1923.

Obie te serje K. z roku 1933 zostały połączone w jedną emisję serji L. na zasadzie rozporządzeń prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 12 czerwca 1934 r. (Dz. U. R. P. Nr. 59 poz. 509) i Ministrów Skarbu i Sprawiedliwości z dn. 22 marca 1935 r. (Dz. U. R. P. Nr. 19, poz. 109) oraz zezwolenia Ministra Skarbu z dn. 10 maja 1935 r.— Nr. D. II. 7670/3/35 — a wymiana starych sztuk na nowe rozpoczęła się 15 stycznia 1936 r.

c) z konwersji zaległości określonej rozporządzeniem Ministrów Skarbu i Sprawiedliwości z dn. 22 marca 1935 r. (Dz. U. R. P. Nr. 19, poz. 109).

4½% listy zastawne złotowe serji L. będą również wydawane na pożyczki oddłużeniowe, przewidziane w rozporządzeniu Pre-

PO PREMIERZE „CASANOVY“ W OPERZE POZNAŃSKIEJ



Halina Dudiczówna (Caton) siedzi obok Ludomira Różyckiego, twórcy „Casanovy“. Stoją dr. Zygmunt Latoszewski, dyrektor opery i art. St. Drabik (Casanova)

zydenta Rzeczypospolitej z dn. 24 październik 1934 r. (Dz. U. R. P. Nr. 94, poz. 841).

4½% listy zastawne złotowe w złocie serja K. z roku 1933 umarzalne od 1 stycznia 1936 r. do 31 grudnia 1987 r., zostały wypuszczone w miejsce 8% listów zastawnych dolarowych w złocie, serji 1930 r., wagi i próby istniejącej w dn. 1 stycznia 1930 r. oraz przeliczone i przestęplowane na złote w złocie po kursie 8,9141 za 1 dolara w złocie na zasadzie rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 12 czerwca 1934 r. (Dz. U. R. P. Nr. 59, poz. 509).

Ogólna suma będących w obiegu listów zastawnych Poznańskiego Ziemstwa Kredytowego wynosiła w dniu 31 grudnia 1935 r.

1) nom. . . . . zł. 29.157.260
2) nom. a) zł. 15.011.200 w złocie
b) „ 35.819.000
c) „ 9.049.500 zł. 59.879.700.—
3) nom. . . . . zł. 20.433.260 w złocie

Realizowanie kuponów oraz wylosowanych listów zastawnych uskuteczniają Poznańskie Ziemstwo Kredytowe w swej kasie, Bank Poznańskiego Ziemstwa Kredytowego w Poznaniu, Aleja Marszałka Piłsudskiego 13, oraz Bank Cukrownictwa, Oddział w Warszawie, ulica Karowa 20.

CZEM BĘDĄ TEGOROCZNE TARGI POZNAŃSKIE

XV-te Targi Poznańskie będą największe, jakie się kiedykolwiek wogóle w Polsce odbyły, co dowodzi, że statystyka odpowiada istocie życia, gdyż wykresy wytwórczości od 2 lat idą w górę. Niestety konsumcja stoi mniejwięcej na miejscu. Dlatego też producenci dokonują ogromnego wysiłku, by uzyskać zwiększony popyt na towary. Proces modernizowania wytwórczości nigdy jeszcze nie był tak przyśpieszony. Nigdy jeszcze nie było tyle wynalazków, ulepszeń, nowych zastosowań i nowych pomysłów zdobniczych. Wyrazem tego właśnie jest zwiększony rozmiar Targów Poznańskich. Jeśli uświadomimy sobie, że na Targach Poznańskich *wystawi się* w roku bieżącym *około 3 miljonów przedmiotów, że ani jeden z tych przedmiotów nie był na Targach w roku ubiegłym,* a każdy z nich nosi piętno najnowszego wysiłku modernizacji, to zrozumiemy, że przegląd wytwórczości na Targach Poznańskich jest tym metrem, którym Polska mierzy wysiłek umysłu wytwórcy, by wzmóc konsumcję,

Targi tegoroczne (26 kwietnia—3 maja) ujrzą kilka nowych lub niezmiernie wzmożonych działów, które dadzą im oblicze odmienne od lat ubiegłych. Przedewszystkiem w oczy rzuca się kolosalny udział *przemysłu samochodowego,* który nie mógł się zmieścić w największym pawilonie w Polsce, jakim jest pawilon 1—Ciężkiego Przemysłu mierzący zgórą 7 000 m kw. Kilka firm, które nie mogły uzyskać już tam stoisk, trzeba było osobno umieścić w Wieży Górnośląskiej, której powierzchnia odpowiada zaledwie ¼ częśći pawilonu 1. Oprócz tego na Targach będzie bardzo ciekawy *dział drogowy,* organizowany przez Stefana Tyszkiewicza, Prezesa Ligi Drogowej, na podstawie przesłanek jego wskazań, wypowiedzianych na Naradzie Gospodarczej, niedawno zwołanej przez Rząd. Przesłanki te cieszą się poparciem władz i interesuje się nimi również jak najprzychylniej wojsko z generalnym inspektorem sił zbrojnych gen. Rydz-Śmigłym na czele. Dlatego też należy spodziewać się, że ta akcja Targów zapoczątkuje erę realizacji haseł, uświadomienie których dotarło już do najodleglejszych zakątków Polski.

Po raz pierwszy w Polsce również organizuje się pod egidą Związku Izb Rolniczych *dział chałupnictwa,* którego kilkadziesiąt działów w osobnej hali otworzy wszystkim oczy na nieznaną wielce dziedzinę polskiej produkcji. W chwili gdy ilość chałupników wzrasta i przekracza obecnie już ilość robotników fabrycznych i rzemieślników razem wziętych, zagadnienie chałupnictwa staje się może najbardziej palącą sprawą społeczną i gospodarczą, a także i socjologiczną. Rozwiązaniu jej poświęcono wiele uwagi na Naradzie Gospodarczej. Rozmiar produkcji, rozmaitość i ceny, jakich Japonja nie widziała, tworzą z produkcji chałupniczej teren eksportowy, jakim zdobywamy najbardziej nawet uprzemysłowione rynki, jednakże kosztem takiego zubożenia i takiej nędzy, jaka nie może być celem jakiegokolwiek bądź systemu gospodarczego. Kto nie widział całokształtu wytwórczości chałupniczej, ten niechaj zwiedzi ten dział Targów Poznańskich, a wtedy pojmie, dlaczego tyle fabryk w Polsce zaczyna cierpieć na strukturalny kryzys, pochodzący z odwrotu od systemu fabrycznego.

Dział metalowy na Targach Poznańskich w roku bieżącym będzie przeszło dwa razy większe, niż w roku ubiegłym. Wszystkie najpoważniejsze placówki są bogato reprezentowane, stawiając czoło ogromnemu udziałowi Niemiec w tej branży. Działy elektrotechniczny, ceramika, szkło, przemysł spożywczy, chemiczny, budowlany, biurowy, papierniczy, drzewny — wszystkie zakrojone są na szerszą niż dotychczas miarę. Bogato obesłane będą Ogólnopolskie Targi Rzemieślnicze oraz Dział Ogólnopolski Przemysłu Ludowego. W dziale wynalazków ujrzymy film kolorowy Szczepanika, żarówki które można regenerować w domu, telewizję f długi szereg ciekawych wynalazków, które będą stanowiły podstawy nowych tematów fabrykacji, powiększając możliwości pracy.

Udział Bielska w Targach Poznańskich będzie miał charakter regjonalny, by uwypuklić nieznany szerszemu ogółowi stopień uprzemysłowienia tego okręgu.

Z państw zagranicznych ogromny udział zbiorowy biorą Niemcy, Węgry, Szwecja, Brazylja, Argentyna, Hiszpanja, Portugalja i Jugosławja, a szereg innych państw wystawia w poszczególnych działach. Również bardzo poważny udział w roku bieżącym bierze Gdańsk i cały przemysł obszaru Wolnego Miasta.

Tegorocznym Targom przysługuje szereg *ulg kolejowych* w większym, niż dotychczas zakresie. Wszystkie kasy biletowe stacji kolejowych na terenie państwa będą wydawały karty uczestnictwa jednocześnie z biletem do Poznania. Na podstawie karty uczestnictwa w kasach przy wejściu na Targi można będzie otrzymać karnet upoważniający do bezpłatnego wstępu na Targi, bezpłatnego zwiedzania muzeów, ratusza, palmiarni, znacznych ulg w hotelach, restauracjach, teatrach, oraz wreszcie — co najważniejsze — z 75% zniżki w drodze powrotnej we wszystkich klasach na pociągi osobowe i pośpieszne.

Wreszcie Liga Popierania Turystyki będzie organizowała przez swoje wydziały turystyki *popularne pociągi na Targi.* W koszt przejazdu popularnym pociągiem będą wrachowane wszystkie ulgi przysługujące posiadaczom karnetów. Oznacza to, że podróżujący pociągiem popularnym będą również korzystali ze zniżek w hotelach, restauracjach, teatrach i t. p.

Na to, by uniknąć tłoku, powodowanego przez miejscową ludność, która ma łatwiejszy dostęp codzienny do Targów w godzinach popołudniowych, ustalono, że cena biletu wstępu na Targi Poznańskie do godz. 1-ej w południe wynosi 1.50 zł., a od godz. 1-ej 1.— zł. W ten sposób nastąpi regulacja ruchu i uniknie się tłoku.

Patrząc na 15-letni rozwój Targów Poznańskich, należy stwierdzić, że przetrwały one zwycięsko dnie największego kryzysu, jaki nowoczesny świat widział i dowiodły największym sceptykom, że nie są teorją, lecz życiowo wypróbowanym instrumentem handlu. Dowiodły, że nie są zbyteczną formą samolubnego regjonalizmu, lecz że służą one najszczytniejszemu zadaniu, jakie sobie iniciatywa publiczna mogła postawić w czasach obecnych, a jakiem jest stworzenie możliwości pracy przez zwiększenie spożycia towarów.

WZRASTAJĄCA POPULARNOŚĆ IDEI SŁOWIAŃSKIEJ

WALNY ZJAZD ZWIĄZKU SŁOWIAŃSKIEGO

W niedzielę dnia 19 kwietnia r. b. w lokalu Związku Słowiańskiego (kam. ks. Mazowieckich) odbył się I-szy Walny Zjazd Związku Słowiańskiego, istniejącego od 3-ch lat na terenie Rzeczypospolitej Polskiej. Przedmiotem obrad było sprawozdanie organizacyjne. Po udzieleniu obsolutorjum ustępującemu Zarządowi z Prezesem Juljuszem Szymańskim, b. Marszałkiem Senatu na czele, odbyły się wybory Rady Naczelnej, która została ustalona w następującym składzie:

Adam Augustynowicz, Prof. dr. Stefan Bryła, Senator Antoni Bogucki, Senatorowa Marja Bogucka, Red. Antoni Bogusławski, Jadwiga Bełżyńska, Wiktor Boroński, doc. dr. Stanisław Borowski, Bolesław Bronikowski, Sędzia Stanisław Chrupowicz, Dyr. Zygmunt Chamiec, Marszałek Jan Dębski, Inż. Dziekoński, Inż. Piotr Drzewiecki, Prof. Karol Dąbrowski, Dyr. Kazimierz Dobija, Prof. dr. Adam Fiszer, Mgr. Wacław Filipowicz, Minister dr. Roman Górecki, Prof. Walery Goetel, Prof. Włodzimierz Gorjaczkowski, Senator Feliks Gwiżdż, doc. dr. Józef Gołąbek, Red. Stefan Górzyński, ks. Jachimowski, Generałowa Izabella Iwanicka, v-ce prezes Rady Naczelnej, Prof. dr. Tadeusz Hilarowicz, Premjer Marjan Zyndram-Kościałkowski, Red. Radosław Krajewski, Dyr. Franciszek Karpiński, v-ce prezes Rady Naczelnej, Prof. Stanisław Kazuro, Prof. Józef Kostrzewski, hr. Adam Krasiński, Dr. Stanisław Kawczak, Sędzia Aleksander Lesicz, Prof. dr. Tadeusz Lehr-Spławiński, Prof. Kazimierz Lutostański, Radca Edward Lisiewicz, Dyr. Eugenjusz Łopuszański, Jadwiga Łukasiewiczowa, Major Władysław Markowski, Dyrektor Stanisław Mikulicz-Radecki, Prof. dr. Kazimierz Moszyński, Prof. Jan Michalski, Józef Musiałek, Dr. Henryk Modrzewski, Inż. Benedykt Nawrocki, sekretarz Rady Naczelnej, Prezes Marjan Nagabczyński, Dyr. Juljusz Osterwa, Władysław Oster, Dr. Jerzy Pogonowski, Min. Jan Piłsudski, ks. Seweryn Popławski, Prezes Jan Parandowski, Dyr. Szczęsny Rutkowski, Eugenja Rutkowska, Inż. Zygmunt Słomiński, Prof. dr. Juljusz Szymański, b. Marszałek Senatu, prezes Rady Naczelnej, Prezydent Stefan Starzyński, Rektor Witold Staniewicz, Prof. Stanisław Słoński, Prof. Stanisław Szober, Dr. Zygmunt Siennicki, Henryk Świerżawski, Dr. Zygmunt Leon Usarek, Minister August Zaleski, hr. Adam Zamoyski, Prezes Zarządu Głównego; Red. Czesław C. Ziemkiewicz, Dr. Tadeusz Zakrzewski, Z. Mocarski, Dyr. Papée, ks. Lubomirski.

Skład osobowy Komisji Rewizyjnej następujący:

Dyr. Benzew, Inż. Karol Duszyński, Juljan Brześciański, Dr. Ehrenfocht, Prof. dr. Taszycki.

Z ODDZIAŁU ZWIĄZKU SŁOWIAŃSKIEGO W GDYNI

Zarząd Oddziału: Prezes mgr. Fr. Sokół, Komisarz Rządu w Gdyni, I—v-prezes inż. Kania Józef, II — v-prezes Mieczysław Szmidt, sekretarz Kazimierz Dmochowski, skarbnik Leonard Lazarowicz, członkowie: mgr. Polkowski, Szczepanowski, Szczerba i Váleczko.

Zarząd urządził szereg odczytów na tematy słowiańskie, przyjął kilka reprezentacyjnych wycieczek z krajów słowiańskich, ułatwiając im pobyt i zwiedzenie Polskiego Morza, współpracował z sekcją słowiańską przy Kolegjum Wykładów Akademickich im. Józefa Piłsudskiego w Gdyni.

IDEOLOGJA SŁOWIAŃSKA

Dnia 23 marca r. b. w salonach Tow. Nauczycieli Szkół Wyższych i Średnich Radosław Krajewski wygłosił odczyt p. t. „Ideologja słowiańska". Odczyt ten został urządzony staraniem słowiańskiego Tow. Sztuki i Kultury i będzie opublikowany drukiem w specjalnej broszurze.

BIBLJOTEKA BUŁGARSKA

Przy Słowiańskiem Tow. Literatów została otwarta bibljoteka spółczesnej literatury bułgarskiej w języku bułgarskim. Między innemi w tej jedynej tego rodzaju bibljotece w Polsce znajduje się przeszło sto utworów z autografami spółczesnych literatów bułgarskich. Z bibljoteki można co poniedziałek god. 3 — 4 korzystać bezpłatnie (plac Dąbrowskiego 8 m. 48).